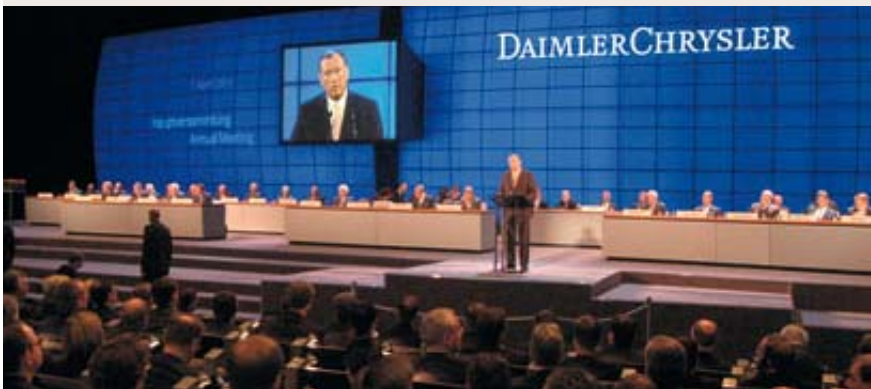


AUFSICHTSRÄTE

Manager für Mitbestimmung

Deutschlands Manager bewerten die Mitbestimmung von Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat positiv. Das geht aus einer Studie des Wissenschaftszentrums Berlin für den Deutschen Führungskräfteverband hervor. Danach meint eine deutliche Mehrheit der befragten Manager, dass die geltenden Mitbestimmungsregeln Unternehmensführung und Betriebsklima deutlich erleichtern. So glauben gut 70 Prozent der Führungskräfte, dass die Mitbestimmungsgesetze es leichter machen, Management-Entscheidungen der Belegschaft nahe zu bringen. Über 70 Prozent der Manager schreiben der Mitbestimmung einen positiven Einfluss auf das Engagement ihrer Belegschaften zu. Fast 90 Prozent der Befragten meinen, dass die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat dazu beiträgt, „die Interessen von Anteilseignern und Arbeitnehmern in Ein-



DaimlerChrysler-Hauptversammlung in Berlin (2004)

klang zu bringen“. Einen Abbau der Mitbestimmungsrechte, wie sie jüngst der Bundesverband der Deutschen Industrie forderte, lehnt eine Mehrheit dagegen ab. Würden die Arbeitnehmerrechte eingeschränkt, erwarten gut 80 Prozent der Manager für ihre Betriebe ein höheres Konfliktpotential. Für die Studie wurden Manager befragt, die selbst in Aufsichtsräten sitzen. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz entsenden leitende Angestellte eigene Vertreter in die Kontrollgremien von Unternehmen. Die Ergebnisse bestätigen damit bisherige Äußerungen führender Konzernchefs. So bekannte sich Jürgen Schrepp, Chef von DaimlerChrysler, als Anhänger. Mit der Mitbestimmung habe er bislang „sehr gute Erfahrungen“ gemacht. Sie funktioniere „hervorragend“.

INFINEON

Peinliches Prozess-Geschacher

Für heftige Turbulenzen sorgt immer noch der abrupte Abgang des früheren Infineon-Chefs Ulrich Schumacher im vergangenen März. Anlass sind zwei Dienstleistungsaufträge, die vom Vorstand während seiner Amtszeit vergeben wurden und nun die Gerichte beschäftigen, weil sie anschließend im Rahmen einer großangelegten Säuberungsaktion überstürzt und offenbar ohne ausreichende Begründung gekündigt wurden. Am Mittwoch dieser Woche entscheidet das Landgericht München über die Klage eines ehemaligen Infineon-Sponsoringpartners, der dem Unternehmen PR-Auftritte im Motorsport vermittelt hatte und nun auf Einhaltung des Vertrages pocht. Bei dem Verfahren dürften auch dubiose Provisionen eine Rolle spielen, die ein aktives Vorstandsmitglied und ein Ex-Manager von Infineon für die Vermittlung von Werbezuschüssen bei wichtigen Konzernkunden kassiert haben sol-



Schumacher

len. Reichlich Gesprächsstoff für die Infineon-Hauptversammlung am Dienstag dieser Woche bietet auch ein anderer Rechtsstreit, der zurzeit mit einer angesehenen Architekturfirma schwelt. Die Kreativen hatten noch unter Schumachers Ägide den Generalauftrag für die Planung der neuen Konzernzentrale „Campeon“ im Münchner Süden bekommen. Inzwischen betreut ein anderes Unternehmen das rund 500 Millionen Euro teure Projekt. Die Ex-Partner verlangen nun einen finanziellen Ausgleich. Wie hoch er ausfällt, muss ebenfalls das Landgericht München entscheiden, das die fristlose Kündigung des Vertrags in einer ersten Verhandlung am 3. November 2004 bereits für unwirksam erklärte.



Fertigungshalle eines Stahlproduzenten

MAUTGEBÜHREN

Kartellamt überprüft deutschen Stahlhandel

Als Vorwand für eine offenbar bundesweit einheitlich praktizierte Preiserhöhung haben deutsche Stahlhändler die neue Lkw-Maut genutzt und damit das Bundeskartellamt auf den Plan gerufen. Unabhängig von der Menge erheben sie seit dem 1. Januar pro Fracht einen Zuschlag von 14,50 Euro, den sie mal als „Mautgebühr“, mal als „Maut“ deklarieren. Auf Rückfragen von Kunden hieß es, die Pauschale gehe auf eine Empfehlung des Bundesverbandes Deutscher Stahlhandel zurück. Dessen Vorstand, Jürgen Nussner, bestreitet eine bundeseinheitliche Preisabsprache. Sein Verband habe, anlässlich der Mauteinführung, den Stahlhändlern lediglich empfohlen, ihre Frachtkosten neu zu überdenken, und vorgerechnet, dass ein Drittel aller Frachtkosten „fiskalische Elemente“ seien, wozu nicht nur die Maut, sondern Öko-, Kfz- und die Mineralölsteuer zählten. Ein Lkw koste pro Schicht bis zu 450 Euro, ein Drittel davon sei „politisch bedingt“. Erfahrungsgemäß könnten pro Schicht zehn Frachten ausgeliefert werden, so sei die Pauschale von 14,50 Euro pro Fracht herausgekommen. Es sei aber „irreführend und falsch“, die Summe als „Mautzuschlag“ zu deklarieren. Die Bonner Kartellwächter wollen nun prüfen, ob es sich bei der Frachtpauschale nicht doch um eine unzulässige Preisabsprache handelt.