

Kurzarbeit

Weiterbildung auf Staatskosten?

Angesichts der Heftigkeit des konjunkturellen Abschwungs mussten die wirtschaftspolitischen Akteure rasch handeln. Vor diesem Hintergrund ist es positiv zu bewerten, dass der Gesetzgeber besondere Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung ergriffen hat. Damit kann zwar nicht verhindert werden, dass die schwere Krise auf den Arbeitsmarkt durchschlägt. Diese Neuregelungen können aber dazu beitragen, den Beschäftigungsabbau zu bremsen. Zudem werden die Chancen erhöht, dass qualifizierte Mitarbeiter in den Betrieben gehalten werden, die nach Überwindung der Abschwungphase wieder benötigt werden. Besonderes Gewicht kommt dabei – zeitlich bis Ende des Jahres 2010 befristeten – Maßnahmen zu, die zu einer stärkeren Inanspruchnahme von Kurzarbeitergeld führen sollen. Hierzu gehören die verbesserten Möglichkeiten zur Gewährung von Kurzarbeitergeld, die Ausweitung der Regelungen des Konjunkturkurzarbeitergeldes auf das Saisonkurzarbeitergeld, die Ausweitung der Kurzarbeit auf Leiharbeiter sowie besondere finanzielle Anreize für die Unternehmen. Zu diesen gehört die hälftige Erstattung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung. Wenn die Kurzarbeiter während der arbeitsfreien Zeit qualifiziert werden, werden sogar die vollen Arbeitgeberbeiträge erstattet.

Weiterbildungsaktivitäten während der Kurzarbeit besonders zu fördern, ist grundsätzlich zu begrüßen, trägt es doch dazu bei, dass das Humankapital der Unternehmen über die Rezession hinweg erhalten bleibt. Das ist umso wichtiger, als vor kurzem noch ein zunehmender Fachkräftemangel beklagt wurde, der im nächsten Aufschwung erneut konstatiert werden könnte. Doch wie bei allen arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen kann auch bei diesem neugestalteten Instrument nicht ausgeschlossen werden, dass die intendierten positiven Wirkungen durch Mitnahmeeffekte konterkariert werden. Diese könnten dadurch zustande kommen, dass Unternehmen durch „ziellose“ Weiterbildungsaktivitäten wohl die formalen Voraussetzungen für die Erstattung der vollen Arbeitgeberbeiträge erfüllen; eine arbeitsplatz- beziehungsweise berufsbezogene Erhöhung der Qualifikation wird damit aber kaum zu erreichen sein. Zu bedenken ist auch, dass es für die Unternehmen schwierig sein dürfte, in relativ kurzer Zeit in großem Umfang arbeitsplatzbezogene Weiterbildungsangebote zu schaffen, zumal die Zahl der Kurzarbeiter gerade in den exportabhängigen Un-

ternehmen sprunghaft ansteigt. Aber angesichts der außergewöhnlich schwierigen wirtschaftlichen Situation und der negativen Perspektiven für den Arbeitsmarkt müssen Mitnahmeeffekte in Kauf genommen werden.

Hans-Ulrich Brautzsch
Institut für Wirtschaftsforschung Halle
Ulrich.Brautzsch@iwh-halle.de

Ärztgehonorare

Mehr Geld, aber kein Frieden

Mehr als 2,7 Mrd. Euro werden die niedergelassenen Ärzte in diesem Jahr von den gesetzlichen Krankenkassen im Vergleich zu 2007 zusätzlich erhalten – auf rund 30,5 Mrd. Euro dürften sich die Umsätze der rund 145 000 Mediziner aus der Tätigkeit für die gesetzlichen Kassen in 2009 addieren. Gleichwohl herrscht in vielen Regionen Unruhe unter den Ärzten – insbesondere in Süddeutschland, aber auch im Rheinland oder in Schleswig-Holstein erfahren Patienten, dass sie zum Kassenhonorar nicht behandelt werden können oder werden um Vorkasse gebeten. Was ist geschehen?

Die Honorarzuwächse von knapp 10% binnen zwei Jahren werden nicht gleichförmig über alle Regionen verteilt. So bestand ein Konsens, dass der Osten überproportional zulegen sollte – behandelten die Ärzte dort bislang für rund 75% des westdeutschen Honorarniveaus, sollte mit der Honorarreform ein weitgehender Anschluss an das westdeutsche Level vollzogen werden. Knapp ein Drittel des Honorarzuwachses ist daher in den Osten gegangen.

Im Westen waren die Honorarzuwächse zudem höchst unterschiedlich – sie schwanken von rund 2,5% in Baden-Württemberg bis 16,5% in Niedersachsen. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass künftig ein – weitgehend als Durchschnitt ermittelter – bundesweit einheitlicher Orientierungspreis für die Kassenhonorare gelten soll, während bislang sehr unterschiedliche Preise Anwendung fanden. Ob dieser vom Gesetz vorgesehene Einheitspreis sinnvoll ist, kann sicher kontrovers diskutiert werden – eine für die Vertragspartner auf der Bundesebene durchgeführte Studie war zumindest zu dem Urteil gekommen, dass zwar etwa zwischen Stadt und Land typischerweise Kostenniveauunterschiede für die Arztpraxen bestehen, sich die Unterschiede hingegen weitgehend nivellieren, wenn nach Bundesländern abgegrenzt wird.

Zur Unzufriedenheit hat sicherlich auch geführt, dass einige Kassenärztliche Vereinigungen beim Übergang von 2007 nach 2008 schon Honorarsteigerungen von 5 bis 7% herausgehandelt hatten. Vor diesem Hintergrund bewirkt der dann im Herbst 2008 beschlossene Zuwachs der Honorare von 2007 nach 2009 im direkten Vergleich von 2008 und 2009 dann so gut wie keinen Zuwachs, teilweise sogar einen Rückgang.

Beim einzelnen Arzt wirkt weniger das insgesamt an seine Kassenärztliche Vereinigung fließende Honorar als vielmehr die Honorarverteilung, die diese vornimmt. Bislang hatte jede der 17 Kassenärztlichen Vereinigungen ihr eigenes Honorarverteilungssystem, nunmehr sieht der Gesetzgeber ein bundeseinheitliches System vor, auf dass sich die zuständigen Gremien auf der Bundesebene zu verständigen hatten. Das Zusammenführen von 17 unterschiedlichen Systemen auf ein einheitliches führt wohl unvermeidlich zu „Knirschen im Gebälk“ – manche sinnvolle Besonderheit, die sich regionale Vertragspartner mit Bedacht überlegt haben, wird dabei „platt gemacht“. Hier zeigen sich einmal mehr die Grenzen zentraler Steuerungsfähigkeit komplexer Systeme.

Jürgen Wasem
Universität Duisburg-Essen
juergen.wasem@medman.uni-due.de

Schiennetz Vorfahrt für Güterzüge?

Die europäischen Schiennetze werden in der Regel von Personen- und Güterzügen gemeinsam genutzt. Die EU-Kommission will nun ein EU-weites Netz von Schienekorridoren errichten, auf denen bestimmten Arten von Güterverkehr kategorisch Vorrang gegenüber dem Personenverkehr eingeräumt werden soll. Bahnnetzbetreiber wären demnach verpflichtet, Trassen langfristig für den Schienengüterverkehr zu reservieren und diesen auch bei Störungen im Betriebsablauf zu bevorzugen. Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken. Mit einer jährlichen Transportleistung von ca. 115 Mrd. Tonnenkilometern müsste Deutschland dem Vorschlag zufolge zukünftig drei solcher Korridore aufweisen.

Es ist ordnungspolitisch verfehlt, das bestehende Knappheitsproblem – wie von der Kommission vorgesehen – durch die Errichtung von Güterverkehrskorridoren zu lösen. Flexible Trassenentgelte wären das am besten geeignete Instrument, Knappheiten zu signalisieren und die Nutzung der volkswirtschaftlich dringendsten Verwendungsmöglichkeit sicherzustellen. Allerdings ist dieser Preismechanismus durch die öffentliche Subventionierung des Personennahverkehrs in vielen Mitgliedstaaten stark verzerrt. Ein Königsweg aus diesem Dilemma besteht realistisch gesehen nicht. Falls es aber zur Umsetzung des Kommissionsvorhabens kommt, wird sich die Zahl der dem Schienenpersonenverkehr zur Verfügung stehenden Trassen verringern. Als Folge sind höhere Trassenentgelte und damit höhere Preise im Personenverkehr und/oder eine geringere Taktung von Personenzügen zu erwarten. Zudem macht die geplante starre Vorrangregelung zugunsten des Güterverkehrs bei Verkehrsstörungen eine dezentrale Anpassung an die jeweilige Verkehrssituation unmöglich. Regionale Betriebsleitzentralen könnten die Gesamtstörung im Netz nicht länger durch Einzelfallentscheidungen minimieren. Unnötige Verspätungen wären die Folge. All dies macht für Nutzer von Personenzügen den Umstieg auf andere Verkehrsträger, wie etwa die Straße oder das Flugzeug, attraktiver. Das Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, könnte durch den Verordnungsvorschlag zwar erreicht werden. Die Ausweichreaktionen im Personenverkehr jedoch konterkarieren dieses Ergebnis.

Das bestehende Knappheitsproblem mildern kann eine Ausweitung der Trassenkapazitäten. So können durch die flächendeckende Einführung des Europäischen Verkehrsleitsystems (ERTMS) Reserven im bestehenden Schiennetz erschlossen werden. Ebenso denkbar ist – wie im Grünbuch zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) jüngst zur Diskussion gestellt – der Bau von Strecken eigens für den Schienengüterverkehr. Anstatt also den Eisenbahnverkehr mit weiteren, starren Regelungen zu belasten, die zudem im Widerspruch zu früheren Eingriffen stehen (Stichwort: Entschädigungsregelung bei Verspätungen im Personenverkehr), sollte sich die EU auf die Koordination von Maßnahmen zur Steigerung von Trassenkapazitäten konzentrieren.

Thiemo Jeck, Benedikt Langner
Centrum für Europäische Politik
langner@cep.eu

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