

# Handelsblatt

DIE WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG

Chefredakteur: Bernd Ziesemer  
Stv. Chefredakteure: Joachim Dorfs, Michael Backfisch,  
Hermann-Josef Knipper, Roland Tichy  
Verantw. Redakteur Meinung & Analyse: Thomas Hanke  
Leserbriefe: Redaktion Handelsblatt, Postfach 102741, 40018 Düsseldorf  
E-Mail: hb.leserbriefe@vhb.de

## NORDKOREA

### Machtlüsterner Trotzkopf

Mit dem Zünden der Bombe hat Nordkorea seinen martialischen Parolen Taten folgen lassen. Und das globale Protestgeschrei ist laut. Von einer Gefährdung des Weltfriedens ist die Rede, von einem Unterlaufen der Bemühungen um Abrüstung. Die Verwendung solcher Vokabeln ist sicher richtig, sie treffen den Kern des nuklearen Dilemmas. Aber sie zeugen eben auch von Ohnmacht. Denn die von der internationalen Gemeinschaft gebetsmühlenartig wiederholten Drohungen, das Streben nach Atomwaffen mit Sanktionen beantworten zu wollen, hat das Regime in Pjöngjang frech ignoriert.

tion nicht stoppen kann. Es rächt sich, dass diese Tatsache stets negiert wurde. Das iranische Regime wird sich jedenfalls seinen eigenen Reim machen.

Sicher, mit den Nordkoreanern wurde immer wieder verhandelt, es wurde Hilfe zur Verbesserung der Energieversorgung in diesem bettelarmen Land angeboten. Aber eine echte greifbare Alternative in Form internationaler Sicherheitsgarantien wurde nicht offeriert.

Dies musste fast zwangsläufig den Trotz eines autoritären Regimes herausfordern, das glaubt, sich mit machtlüsternen Tönen und Gesten Geltung verschaffen zu können. Und zwar umso mehr, als ihm dies recht leicht gemacht wurde. Auf die schützende Hand des großen Nachbarn China war stets Verlass. Insofern muss gerade Peking noch beweisen, ob die jetzt auch von dort zu hörende Kritik mehr ist als schiere Heuchelei.

stein@handelsblatt.com

## ENERGIEPOLITIK

### Unterschätztes Potenzial

Wenn Journalisten einen Politikerstreit anzetteln wollen, gibt es einen Reflex, auf den sie sich hundertprozentig verlassen können: Glos, Stoiber und Oettinger werden immer fordern, die Atomkraftwerke länger in Betrieb zu halten; Gabriel, Machnig und Kelber werden dies immer ablehnen. Fertig ist die Kontroverse. Leider überschattet die Dauerdebatte andere wichtige Themen, etwa die Steigerung der Energieeffizienz. Beim gestrigen Energiegipfel stand dieser Punkt ganz oben auf der Tagesordnung. Doch davon wollte kaum jemand etwas wissen. Das Thema wird maßlos unterschätzt.

von allein. Die gestiegenen Energiepreise lösen zwar beachtliche Anstrengungen zur Effizienzsteigerung aus. Doch diese werden nicht ausreichen. Die Bundesregierung muss langfristige Konzepte erarbeiten. Das auf dem Energiegipfel vorgelegte „Aktionsprogramm Energieeffizienz“ weist in die richtige Richtung. Es greift erprobte Maßnahmen wie das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm auf, setzt auf die Weiterentwicklung der KFZ-Steuer und die Definition von Mindeststandards für die Energieeffizienz von Produkten. Alles in allem lässt sich daraus ein Paket schnüren, das niemanden stranguliert, den Energieverbrauch aber spürbar senken kann.

Entscheidend ist ein langer Atem. Die Effizienzsteigerung ist ein langwieriger Prozess. Vielleicht ist sie von der Politik deshalb bislang nur halbherzig verfolgt worden. Wenn der Energiegipfel daran etwas geändert haben sollte, wäre er doch noch als Erfolg zu betrachten.

stratmann@handelsblatt.com

## SCANIA – MAN

### Von Wolfsburgs Gnaden

Wenn es in Übernahmekämpfen eine entscheidende Frage gibt, dann die, wer das Tempo macht. Vor diesem Hintergrund sieht MAN-Chef Håkan Samuelsson nicht wie ein Sieger aus. Seit dem Tag, an dem der VW-Konzern mit seinem Übernahmeangebot für den Konkurrenten Scania auf den Markt kam und sowohl die Großaktionäre als auch Scania selbst sich verweigerten, ist MAN Gefangener der eigenen Vorwärtstrategie.

diesem Metier vor sich hingewurschtelt, mit wenig Erfolg. Dann kommt der ehemalige Scania-Mann Samuelsson aus München daher, macht ein Angebot, bricht jahrelang aufgebaute Blockaden auf. Doch spielte er zuletzt ausgerechnet jenem Mann in die Hände, der seit Jahren vergeblich die Vision eines großen LKW-Herstellers Volkswagen verfolgt hat: Ferdinand Piëch, der große alte Mann von VW.

So kommt es, dass im Trio MAN-Scania-VW nun die Sagen erhalten haben, die das LKW-Geschäft am wenigsten professionell beherrschen. So kommt es, dass sich weder Scania-Chef Leif Östling noch Samuelsson als neue Führungsfiguren aufdrängen. Östling scheint ein Mann von gestern, Samuelsson aber wirkt wie ein Herr von Wolfsburgs Gnaden. Vielleicht wird dennoch etwas daraus. Ein Traumstar aber sieht anders aus.

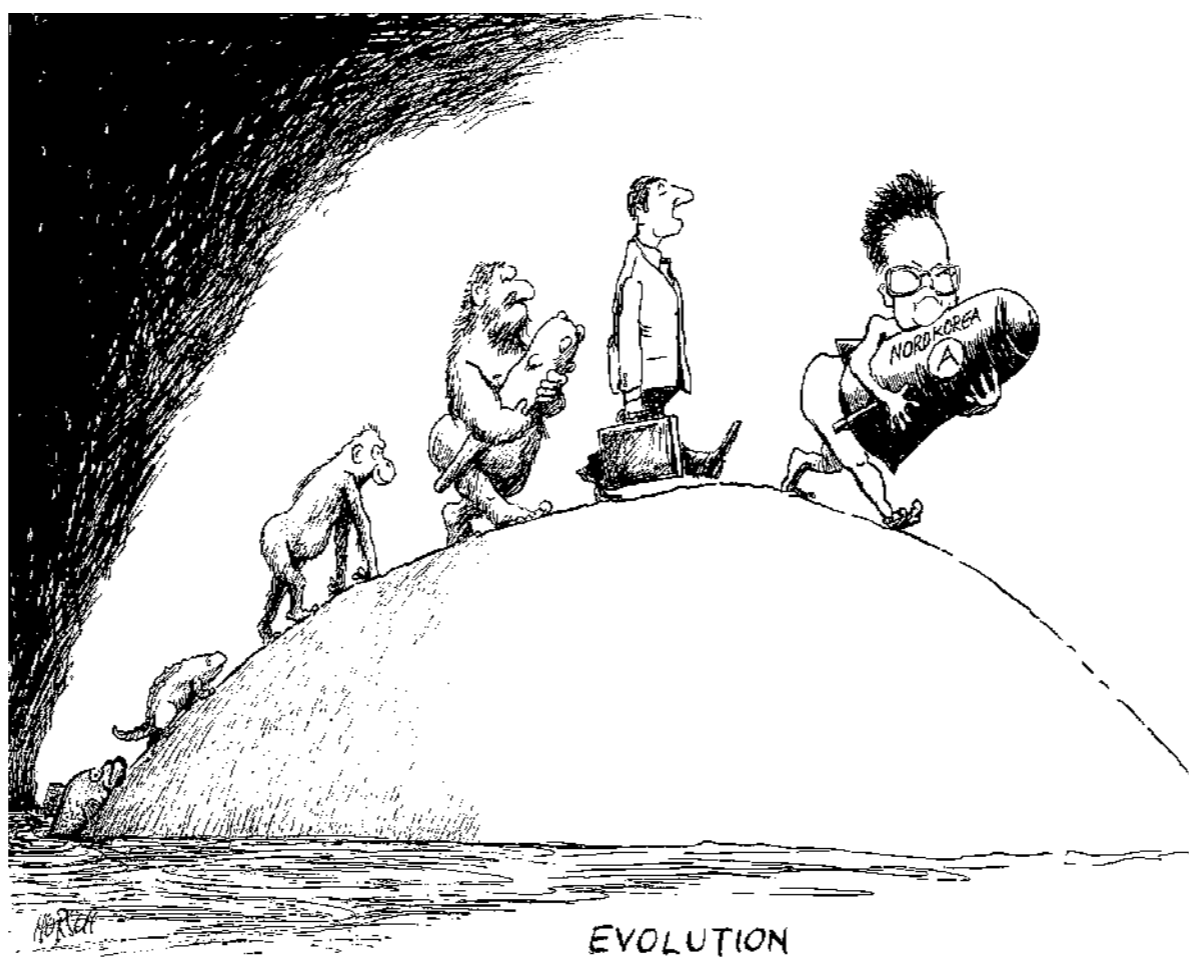
hardt@handelsblatt.com

## ZITAT DES TAGES

„Die Weltöffentlichkeit wird das Verhalten russischer Behörden bei der Verfolgung dieser verabscheuungswürdigen Straftat sehr aufmerksam begleiten.“



RUPRECHT POLENZ, Vorsitzender des Auswärtigen Ausschusses des Bundestages, zur Ermordung der russischen Journalistin Anna Politkowskaja.



Handelsblatt-Karikatur: Horsch

## AIRBUS

### Wege aus dem Chaos

MARCELLO BERNI

Wenn Bundeskanzlerin Angela Merkel am Donnerstag in Paris Frankreichs Präsidenten Jacques Chirac trifft, wird die Krise des europäischen Flugzeugherstellers Airbus oben auf der Agenda stehen. Der Diskussionsbedarf ist groß: Wieder einmal droht das einstige Vorzeige-Unternehmen durch nationale Egoismen an die Grenzen der Handlungsfähigkeit zu geraten. Immer deutlicher wird, dass der neben Boeing größte Flugzeugbauer der Welt auf wackeligen Beinen steht und effizientere Strukturen benötigt.

näre und Regierungen – Maßnahmen vorantreiben, die dem Ziel einer langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der Firma dienen.

Zunächst muss die Konzernstruktur vereinfacht werden. Diesem Ziel dienlich wäre eine Verschmelzung von Airbus mit EADS. Solange der britische Luftfahrt- und Rüstungskonzern BAE-Systems noch mit zwanzig Prozent an Airbus beteiligt war, musste der Flugzeugbauer eine formale Unabhängigkeit als eigenständiges Unternehmen besitzen. Nun sind die Briten vor kurzem ausgestiegen, wodurch Airbus als Hundert-Prozent-Tochter zum Anhängsel der EADS mutiert. Alle für Airbus strategischen Entscheidungen werden künftig in der EADS-Spitze getroffen. Da kann man sich einen eigenen CEO gestrost sparen, zumal der Fall Streiff zeigt, dass Gerangel zwischen dem Management der Mutter und jenem der Tochter unumgänglich sind.

Helfen könnte eine Verschmelzung auch, den „Morbus Forgéard“ zu bekämpfen. Unter der Ägide des vorletzten Airbus-Chefs hatte sich das Management voll auf das Prestigeobjekt des Super-Jumbos A380 konzentriert. Den Kunden wurden mitunter unhaltbare Versprechungen gemacht, dabei aber wichtige Entwicklungen bei den Brot-und-Butter-Fliegern in der Mittel- und Langstrecke, vor allem beim Typ A350, verschlafen. Das konnte nur geschehen, weil die Holding zu lange Leine gab.

Zweitens sollten klare Berichtswege die Entscheidungen transparenter machen. Fest steht, dass nun nur

noch ein Top-Manager die Gesamtverantwortung für den mit einem Umsatzanteil von zwei Dritteln wichtigsten Konzernteil tragen wird. Das ist begrüßenswert. Dass der französische EADS-Co-CEO Louis Gallois auf Druck der französischen Regierung auch Airbus-Chef wird, kann Berlin aber nicht recht sein. Für die deutsche Seite heißt das nämlich, dass deren Mann, Tom Enders, Macht abgeben muss. Streiff berichtete bislang an ihn. Diese Verschiebung könnte Auswirkungen auf die Frage haben, wo künftig was produziert wird.

Dies wiederum tangiert den dritten Punkt, den das Management anpacken sollte: Die Fertigung muss effizienter werden. Dass die Flugzeuge derzeit an 16 Standorten in vier Ländern hergestellt werden, Teile über den halben Kontinent gekarrt werden, hat nichts mit Betriebswirtschaft und viel mit Politik zu tun. Die Produktion zu straffen ohne das Äquilibrium zu zerstören wird für Gallois eine Herkulesaufgabe sein.

Bleibt als viertes Ziel der schrittweise Rückzug der Politik. Diesem Ziel könnte, so absurd es klingt, ein indirekter Einstieg der Bundesregierung über die KfW sogar dienlich sein. Es hat sich als schädlich erwiesen, dass Frankreich per Staatsbeteiligung der Aktionärskreis angehört, Deutschland dagegen nur über den privaten Aktionär Daimler-Chrysler mitregiert. Würde Berlin ein Gleichgewicht herstellen, könnte eine erwünschte Neutralisierung der staatlichen Einflüsse die Folge sein.

berni@handelsblatt.com

## AUSSENANSICHT

### Big Tobacco fordert mehr Opfer in der armen Welt

Im Gegensatz zu den entwickelten Ländern wagen die ärmeren Staaten keine Schritte gegen das Rauchen – mit fatalen Folgen

In Deutschland läuft seit Monaten eine Auseinandersetzung zwischen und sogar in den Parteien der großen Koalition über ein Rauchverbot in Gaststätten. Die Hartnäckigkeit, mit der sich die Lobby in die politische Entscheidungsfindung einmischt, zeigt erneut: Die Tabakindustrie ist finstere Entschlossenheit, für ihre Interessen zu kämpfen.

Drittel des Preises einer Packung Zigaretten auf Steuern.

Warum zögern diese Länder so mit dem Anheben der Verbrauchsteuern, obwohl dieser Schritt Menschenleben retten kann? Einer einfachen Überschlagsrechnung folgend, kann man davon ausgehen, dass schon eine Erhöhung um zehn Prozent Millionen Leben schont. Die Behauptungen der Tabaklobby erklären einiges, was das Zögern der Entwicklungsländer angeht. Höhere Tabaksteuern bedeuten geringere Einnahmen, sagt sie. Als Beleg zieht sie Studien heran, die von der Tabakindustrie selbst in Auftrag gegeben wurden.

Ein anderer Einwand lautet, dass höhere Abgaben die wichtigste Ursache für Zigarettschmuggel im großen Stil seien. Dabei muss man kein Ökonom sein, um zu erkennen, dass

Zigarettschmuggler keine Arbitragegeschäfte zwischen höheren und niedrigeren Steuersätzen betreiben, sondern schlicht die Zahlung jeder Steuer und jedes Zolls zu vermeiden suchen. Der daraus resultierende Gewinn habe, so Vorwürfe der EU, einige Tabakunternehmen veranlasst, den illegalen Handel zu unterstützen und daran teilzunehmen.



NOREENA HERTZ ist Associate Director des Centre for International Business in Cambridge.

Wie steht es um die Behauptung, höhere Tabaksteuern seien ungerecht, weil sie ärmere Leute stärker trafen als wohlhabende? Es stimmt, dass Raucher aus unteren Einkommensgruppen eher das Rauchen einschränken, wenn die Preise steigen. Das bedeutet allerdings nicht, dass diese Politik ungerecht wäre. Arme geben unverhältnismäßig große Anteile ihres Einkommens für Tabakerzeugnisse aus. In Marokko beispielsweise wenden arme Haushalte mehr Geld dafür auf als für Gesundheit und Bildung zusammen. Wenn diese Leute das

Rauchen aufgaben, würde die Ungleichheit bei Gesundheit und Bildung ein Stück verringert.

Wenn aber die Gegenargumente so eindeutig interessengeleitet sind, warum ignorieren die Entwicklungsländer sie nicht und erhöhen die Tabaksteuern? Versetzen Sie sich in die Lage eines armen Landes, dem ein Tabakmulti hohe Investitionen verspricht, falls „das politische Umfeld richtig“ ist – würden Sie nicht auch weichen?

Das aber bedeutet, dass der Gesundheitsschutz in Entwicklungsländern verbessert werden kann, wenn die Regierungen der reichen Länder sich besser gegen „Big Tobacco“ durchsetzen. Sie müssen den Entwicklungsländern dabei helfen, alternative Investitionen zu schaffen, praktische Hilfe bei der Förderung von Exporten leisten und mit positiven Anreizen arbeiten, nach dem Motto: Wenn ihr mehr gegen das Rauchen tut, steigern wir die Hilfeleistungen.

heitsschutz zugute kämen, ginge es allen besser. Allen bis auf die Tabakindustrie.

Das ist kein unrealistisches Ziel. Zweckgebundene Abgaben sind en vogue. Vor wenigen Monaten hat eine Gruppe von 14 Ländern angekündigt, afrikanischen Ländern über eine Abgabe auf Flugtickets billigere Medikamente finanzieren zu wollen.

Fast alle entwickelten Länder haben mittlerweile die Rahmenkonvention der Weltgesundheitsorganisation zur Einschränkung des Rauchens ratifiziert. Die verlangt von ihnen, Maßnahmen gegen den Tabakkonsum aktiv zu unterstützen. Aktive Unterstützung für höhere Tabaksteuern wäre ein konkreter Weg, das Versprechen einzulösen.

Die europäischen Wähler sollten ihre Regierungen auf Trab bringen. Besonders, wenn ihre Exekutiven beim G8-Gipfel in Gineaburg vor einem Jahr Hilfe für Entwicklungsländer versprochen, aber noch nichts getan hat. Aber auch, wenn sie es geschafft hat, die mit dem Rauchen verbundenen Krankheiten im eigenen Land einzudämmen. Denn jeder hat das Recht auf Gesundheit und ein Leben ohne Tabakqualm. Selbst wenn die Tabakindustrie in Deutschland noch einmal um schärfere Restriktionen herumkommen sollte.

gastautor@handelsblatt.com

## AUTOVERSICHERER

### Rabattschlacht

RITA LANSCH

Für Autofahrer ist bereits im Herbst Weihnachten. Zur Beschaffung gibt's saftige Rabatte beim Wechsel der Autoversicherung. Die Versicherer können es sich leisten, spendabel zu sein: Sie haben in den vergangenen zwei Jahren enorm gut verdient. Doch schon im nächsten, spätestens im übernächsten Jahr dürften sie sich über Beitragserhöhungen zurückholen, was sie den Kunden jetzt hinterherwerfen.

Allianz & Co. spielen dieses Nullsummen-Spielchen nicht zum ersten Mal. Seit 2003 kassieren sie bei den Kunden, was sie in den Jahren 1997 bis 2002 verloren haben. Damals schrieben die Versicherer sechs Jahre hintereinander Verluste, weil die Prämien zu niedrig waren. Als Reaktion erhöhten sie die Preise. Parallel dazu hat der Anstieg der Benzinpriese die Freude der Deutschen gebremst. Prompt sanken auch die Unfallzahlen. Die Folge: Seit 2003 fährt die Autoversicherung wieder Gewinne ein.

Rund 120 Versicherungsunternehmen buhlen im deutschen Markt für Kfz-Versicherungen um Beitragseinnahmen von rund 21 Mrd. Euro. Zwischen Einzahlung der Beiträge und Auszahlung von Schäden bleibt den Versicherern reichlich Zeit, das Geld an den Kapitalmärkten anzulegen. Zusammen mit den Rückstellungen aus den Vorjahren kommt die Autoversicherer auf ein stolzes Anlagevolumen von 40 bis 45 Mrd. Euro.

Daraus erwirtschaften sie selbst bei durchschnittlichen Kapitalmarktzinsen von nur drei Prozent noch mindestens ebenso viel Gewinn wie aus dem reinen Versicherungsgeschäft. Die Umsatzenquote der vergangenen beiden Jahre summiert sich so auf annähernd zehn Prozent der verdienten Beiträge. Davon können andere Branchen nur träumen.

Entsprechend drängen sie in das Geschäftsfeld hinein: nicht nur die Autohersteller, sondern auch Dienstleister. Ob es ihnen gelingt, neben ihren klassischen Produkten Policen zu verkaufen, ist offen. Dem Autohandel fällt das verständlicherweise leichter – er sitzt an der Quelle. Heute wird schon fast jede dritte Police über den Autohandel abgeschlossen.

Parallel dazu setzt sich auch der Vertrieb über das Internet durch. Nachdem große Versicherer damit begonnen haben, abgespeckte Billigpolicen darüber zu vertreiben, haben viele Wettbewerber nachgezogen. Der hausgemachte Wettbewerb drückt ebenfalls auf die Gewinnmargen. Nach den Erwartungen ihres Verbandes werden die Autoversicherer 2006

ihr Geschäft so weit runterbattiert haben, dass sie allenfalls noch einen Cent aus jedem Beitrags-Euro verdienen.

Im kommenden Jahr, so lauten interne Schätzungen, kippe der Markt dann in die Verlustzone. Der viel zitierte Schweinezyklus feiert in der distinguierten Assekuranz fröhliche Urständ. Bei den Schätzungen des Verbandes handelt es sich allerdings nur um die Ertragsituation aus dem reinen Versicherungsgeschäft, also: Beiträge minus Schaden- und Kostenaufwand. Die zuvor erwähnten Kapitalgewinne werden von der Branche geflissentlich außer Acht gelassen. Dabei hat sich der Kapitalmarkt zu Gunsten der Versicherer entwickelt. Gab es 2005 laut Bundesbank im Schnitt nur 2,9 Prozent auf öffentliche Anleihen,

so verbesserte sich die Umlaufrendite in diesem Jahr bereits auf durchschnittliche 3,6 Prozent. Das verschafft den Autoversicherern immerhin ein wenig Luft für neuerliche Rabattaktionen.

### In der Autoversicherung feiert der Schweinezyklus fröhliche Urständ.

Den aktuellen Preiskampfkönnten sich die meisten Versicherer also leisten, wäre da nicht das Problem, dass ausgerechnet jetzt die Schäden teurer werden. Allein aus der Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 auf 19 Prozent ab 2007 erwarten die Versicherer eine Verteuerung ihrer Reparaturkosten um 2,2 Prozent. Hinzu kommt die Erhöhung der Versicherungssteuer von ebenfalls 16 auf 19 Prozent der Beiträge. Rechnet man beide Erhöhungen zusammen, müssten Autofahrer nächstes Jahr eigentlich 5,2 Prozent mehr Beitrag zahlen, so die Kalkulation der Versicherer.

Die aktuelle Rabattschlacht geht jedoch genau in die Gegenrichtung. Die Vertriebsmanager setzen sich intern offenbar gegen die Mathematiker durch. Die Verkäufer wittern Morgenluft, weil eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach bei mehr als drei Millionen Autofahrern akute Wechselbereitschaft festgestellt hat.

Wohlweislich werden treue Kunden selten von ihrem Versicherer auf Rabattaktionen aufmerksam gemacht. Autofahrer sind also zur Beschwerde oder gar zum Wechsel gezwungen, um an die günstigen Tarife zu kommen. Die Wechselkosten, die diese asymmetrische Preispolitik für die gesamte Branche nach sich zieht, sind enorm. Umgekehrt gibt es weniger Asymmetrie: Haben die Versicherer genügend Geld im Kampf um Marktanteile verloren, flattern Beitragserhöhungen ins Haus – die erreichen dann auch bestehende Kunden.

lansch@handelsblatt.com