PORSCHE

Höhere Cayenne-Produktion

Porsche-Chef Wendelin Wiedeking sieht die Verkaufschancen des neuen Geländewagens Cayenne sehr optimistisch. Trotz der teilweise harschen Kritik am Design („Handelsblatt“: „Spoiler-Anbauten, die aussehen, als kämen sie geradewegs aus dem Zubehörhandel“) bereitet er das Unternehmen bereits auf eine Erhöhung der Produktion vor. Als offizielles Verkaufsziel für das nächste Geschäftsjahr hat Wiedeking rund 25 000 Geländewagen angegeben. Sie sollen im neuen Werk in Leipzig montiert werden, das in dieser Woche eingeweiht wird. Zulieferer forderte der Porsche-Chef aber bereits auf, sich auf Fertigungszahlen von bis zu

Cayenne

40 000 Fahrzeugen einzustellen. Das wäre immer noch wenig im Vergleich zu den Konkurrenten Mercedes-Benz (102 000 Fahrzeuge der M-Klasse im vergangenen Jahr) und BMW (83 000 Verkäufe des X 5). Wiedeking ist überzeugt, dass der Cayenne oft nur auf Grund von Fotos kritisiert werde: „Sobald das Auto bei den Händlern steht und die Menschen es im Original sehen, brummt das Geschäft.“ Bislang haben bereits 120 000 Interessenten bei Porsche Informationsmaterial über den Cayenne angefordert.

JENS WOLF / DDP

CHRISTIAN DITSCH / VERSION

Marseille-Wohnanlage in Wolmirstedt (Sachsen-Anhalt), Marseille

SENIORENHEIME

Marseille sucht Geldgeber

Die anhaltende Krise im Pflegemarkt lässt jetzt auch den Hamburger Unternehmer Ulrich Marseille über tief greifende Veränderungen nachdenken. Laut einem Verkaufsmemorandum der Bank Sal. Oppenheim, das vor kurzem an verschiedene Interessenten verschickt wurde, ist der schillernde Seniorenheimbetreiber „für strategische Optionen offen“. Ein potenzieller Investor wird zu „Gesprächen über eine attraktive Akquisition eingeladen“, heißt es in dem streng vertraulichen Papier der Kölner Investmentbanker. Marseille dementiert jedoch, dass er mit dieser Aktion einen Käufer für seinen 75-Prozent-Anteil an seinen Häusern – vorwiegend Seniorenheime und Kliniken – sucht. Vielmehr arbeitet der Großaktionär derzeit „an einer Holding-Struktur, die es erlauben würde, schwächere Konkurrenten aufzunehmen“, sagt sein Sprecher Thomas Dobernigg. Unter der Führung der Marseille-Kliniken könne sich „eine branchenspezifische Konzentration“ vollziehen. In diesem Zusammenhang werde unter anderem geprüft, den 75-Prozent-Anteil in die Holding einzubringen und gleichzeitig ausländischen Investorengruppen die Möglichkeit einer Beteiligung anzubieten.

LUFTFAHRT

„Wir suchen unsere Partner sehr gut aus“

Ralf Teckentrup, 44, Lufthansa-Bereichsvorstand Netzmanagement, über die Probleme bei seiner Partnergesellschaft

R. BEWERSDORF/LUFTHANSA

SPIEGEL: Der United Airlines, dem wichtigsten Partner Ihres Luftfahrtbündnisses „Star Alliance“, droht der Konkurs. Welche Folgen hat eine United-Pleite für die Lufthansa?

Teckentrup: Das muss man überhaupt nicht diskutieren. Es ist unvorstellbar, dass die zweitgrößte Airline des US-Markts schlicht und ergreifend verschwindet, selbst wenn das Unternehmen Schutz vor den Gläubigern nach Chapter 11 des amerikanischen Konkursrechts suchen sollte.

SPIEGEL: Viele Ihrer Passagiere brauchen Anschlussflüge in den USA.

Teckentrup: Selbst wenn United das Netz zusammenstreichen sollte – unsere Passagiere werden befördert wie immer. Für die Lufthansa-Kunden ändert sich mit Sicherheit nichts.

SPIEGEL: Hat die Schieflage bei United Konsequenzen für die Star Alliance?

Teckentrup: Wir gehen fest davon aus, dass die United ihre Kostensenkung vorantreibt, dass das Unternehmen reorganisiert und restrukturiert wird und danach mit verstärkter Kraft weiterfliegen kann. Da gibt es keinerlei Zweifel.

SPIEGEL: Gerät die Lufthansa mit der ständigen Ausweitung der Alliance, die auf 17 Gesellschaften wachsen soll, nicht zunehmend in Gefahr, in Turbulenzen anderer hineingezogen zu werden?

Teckentrup: Das denken wir nicht. Die Star Alliance ist ein marktseitiges Bündnis. Wir bieten damit unseren Kunden Netzqualität und vereinfachte Buchung an. Wir suchen unsere Partner sehr gut aus. Und selbst wenn mal in irgendeiner Ecke ein Partner ausfällt, wie zum Beispiel die australische Ansett, dann wirft das die Star Alliance insgesamt nicht um.

STEVEN E. FRISCHLING / DDP

United-Airlines-Maschinen