

Ölkonzerne verärgern Chemiefirmen

Allgemeines Wehklagen über die Freude der Mineralölindustrie ist gegenwärtig auf den Chefetagen der Chemieunternehmen zu hören: Beim Naphtha, dem für Kunststoffe und Chemiefasern notwendigen Grundprodukt, hätten die Ölkonzerne so gewaltige Preisaufschläge erhoben, daß Fasern und Kunststoffe um rund fünf Prozent teurer werden müßten. Die Chemie befindet sich damit in ähnlicher Lage wie die Luftverkehrsgesellschaften, die Gleiches über den Treibstoffpreis behaupten. Tatsächlich sind die Preise für Naphtha und Kerosin weit kräftiger angestiegen als die aller anderen Produkte der Ölindustrie. Sie liegen jetzt an der Spitze der Preisskala von Raffinerieprodukten, obwohl

beide einfacher herzustellen sind als etwa Superkraftstoff. Die Konzerne sagen, dies sei die Folge eines engen Marktes — und überdies die Folge hektischer Vorratskäufe der Chemieunternehmen. Bei den Betroffenen werden die Akzente anders gesetzt. Es handele sich wohl, behaupten Prominente aus der Chemiebranche, um künstliche Verknappungen. Denn selbstverständlich sei eine Raffinerie auch so zu steuern, daß mehr Naphtha und Kerosin herauskommen. Dies aber würde, so kontern die Ölmanager listig, nur auf Kosten des Autobenzins gehen, das dann noch knapper würde. Fazit: Auch die großen Ölkonzerne gehen gelegentlich den Weg des geringsten Widerstandes.

Kennedy gegen Exxon

Die Exxon Corporation, der Welt größter Ölkonzern, ist mit dem amerikanischen Senator Edward Kennedy aneinandergeraten. Kennedy will den Kongreß veranlassen, dem Ölmulti den Kauf des Elektrokonzerns Reliance



Kennedy

Electric zu verbieten. Die gut zwei Milliarden Mark, die Exxon für die Übernahme zahlen will, sollten nach Ansicht von Kennedy besser in die Erschlie-

ßung von neuen Energiequellen investiert werden. Die Ausrede der Exxon-Manager: Angeblich brauchen sie den Elektrokonzern, um eine energiesparende Erfindung, mit der Elektromotoren besser gesteuert werden, auf den Markt zu bringen. Ob dazu ein derart teurer Einkauf nötig ist, bezweifelt nicht nur Kennedy. Der Antitrust-Ausschuß im US-Kongreß scheint den Milliarden-Deal ebenfalls nicht genehmigen zu wollen.

Läden für Rußland

Vor zwei Jahren begann die Wiesbadener Linde AG, die Sowjets mit Fisch-Supermärkten („Ozean“) zu beliefern. Die Fischläden aus der Bundesrepublik — insgesamt wurden bisher 78 Geschäfte schlüsselfertig montiert — kamen so gut an, daß die Sowjets jetzt auch noch Fleisch- und Milchläden orderten. Der Prototyp eines 100-Quadratmeter-Geschäfts wurde bereits

nach Moskau geliefert. Preis: eine Million Mark. Die Wiesbadener Firma verhandelt mit Moskauer Behörden über Lieferung und Montage einer Ladenkette mit mehreren Dutzend Verkaufsstellen.

Neue Heimat baut ab

Der gewerkschaftseigene Baukonzern Neue Heimat (NH) scheint die Flaute im Mietwohnungsbau nicht ohne Schrumpfkur durchzustehen. Neue-Heimat-Chef Albert Vietor muß jetzt im Rahmen einer „Konzernstraffung“ dafür sorgen, daß sich der hauptsächlich betroffene Konzernbereich Neue Heimat Städtebau (NHS) an die Situation anpaßt: Fast jeder fünfte Arbeitsplatz soll bei der NHS abgebaut werden — hauptsächlich durch Nichtersetzen ausscheidender Beschäftigter und Umsetzung von Arbeitnehmern. Insbesondere, so fordern einige NH-Aufsichtsräte, sollen der aufgeblähte Verwaltungsapparat stärker in Hamburg zentralisiert sowie Regionalbeiräte abgeschafft werden. Angesichts des verlustträchtigen Konkurrenzkampfes bleibt selbst der Vorstand nicht verschont: Noch vor Jahresende sollen Vietors Kollegen Willi Ginhold und der für die Affäre um den Bau des Aachener Klinikums verantwortliche Friedrich Riegels ihre Sessel im NHS-Vorstand räumen.

Noch mehr Brummer auf den Autobahnen

Nach den Vorstellungen der EG-Kommission sollen mehr Güter per Lastwagen durch Europa transportiert werden. Die Brüsseler Behörde möchte die Zulassungen für Tran-



Lkw-Werbung

sit-Lkw um zehn Prozent erhöhen. Betroffen wären vor allem die deutschen Autobahnen. Ein geändertes Zulassungsverfahren für die schweren Transitbrummer dürfte außerdem dafür sorgen, daß 1979 bis zu 12 000 Laster mehr als bisher die Straßen verstopfen. Dagegen sind die Kapazitäten der Bundesbahn im Güterverkehr lediglich zu sechzig Prozent ausgeschöpft. Nur sechs Millionen Tonnen Transitgüter wurden 1977 mit der Eisenbahn transportiert — aber 8,4 Millionen Tonnen per Lastwagen.

Lastwagen auf der Autobahn

