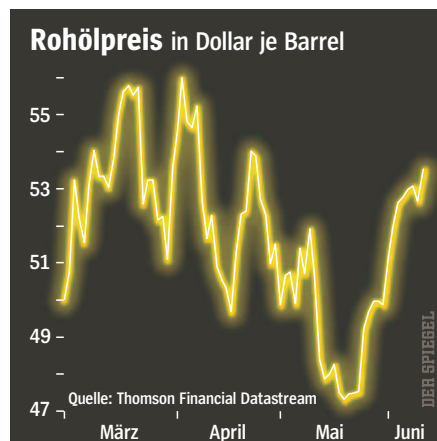


ROHSTOFFE

Hedgefonds wetten auf sinkenden Ölpreis

In New York spekulieren an der Waren-terminbörse Nymex Investoren, vor allem Hedgefonds, auf eine Wende bei der Ölpreisentwicklung. Sie decken sich zunehmend mit Verkaufskontrakten ein. Auch die Rohstoffgruppe der Vereinigung Europäischer Konjunkturinstitute geht in ihrer jüngsten Prognose davon aus, dass die Ölpreise „im weiteren Verlauf des Jahres etwas nachgeben“, und rechnet im restlichen Jahresverlauf mit durchschnittlich 45 Dollar pro Barrel Öl der Sorte Brent. Derzeit wird das Barrel mit rund 53 Dollar gehandelt und führt



wegen des gleichzeitig fallenden Euro zu Höchstpreisen an den Zapfsäulen deutscher Tankstellen. Analysten glauben jedoch nicht an die schnelle Trendwende. Bisher sei eine Preissenkung stets mit einer Ausweitung der Kapazitäten verbunden gewesen, sagt Sandra Ebner, Volkswirtin bei der DekaBank. „Sowohl die Opec als auch andere Staaten wie Russland oder Norwegen produzieren bereits am Limit“, so Ebner. Täglich würden bis zu 1,5 Millionen Barrel zusätzlich gefördert. „Mehr ist derzeit nicht drin.“ Gerade in Russland, das bisher immer fehlende Kapazitäten ausgeglichen hat, verlangsamte sich das Produktionswachstum und könnte sogar in eine rückläufige Fördermenge umschlagen. Zudem hätten amerikanische Mineralölkonzerne in der Vergangenheit zu wenig investiert und „stattdessen lieber Aktien zurückgekauft, um ihre Anleger zufrieden zu stellen“, sagt Ebner. Statt auf einen fallenden Ölpreis zu setzen, müsse man sich in den kommenden drei bis vier Jahren wegen anhaltender Nachfrage eher auf steigende Preise einstellen. „60 bis 70 Dollar pro Barrel halte ich nicht für ausgeschlossen“, so Ebner.

DEUTSCHE BAHN

Französische Bedrohung

Auf dem Weg zum europäischen Transport-Logistikunternehmen muss die Deutsche Bahn einen herben Rückschlag hinnehmen. Nachdem sich der Schienenkonzern zuletzt in Holland, Italien und Dänemark im Güterverkehr eingekauft hat, droht nun die Konkurrenz in Form der französischen Staatsbahn SNCF zurückzuschlagen. Anfang Juni verkaufte der Reiseanbieter TUI für rund 600 Millionen Euro seine Beteiligung an dem Kesselwagenbetreiber VTG an den amerikanisch-französischen Finanzinvestor IPE-Ross. Der Private-Equity-Firma gehört, gemeinsam mit SNCF, bereits ein Hauptkonkurrent der VTG, der Spezialwaggonvermieter Ermewa. Bei der Deutschen Bahn, die selbst keine Kesselwagen besitzt, befürchtet man nun, dass die beiden Gütertransportgesellschaften mittelfristig in den Besitz der SNCF geraten – und die Fran-

VTG-Kesselwagen



INDUSTRIE

Maschinenbau fordert Beschäftigungspakt

Der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, der innerhalb der Industrieverbände als besonders gewerkschaftskritisch gilt, hat dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) einen Beschäftigungspakt angeboten. Danach sollen sich Unternehmensverbände und Gewerkschaften gemeinsam für politische Maßnahmen einsetzen, die „den Investitionsstandort Deutschland auf glaubwürdige Weise wettbewerbsfähig machen“, heißt es in einem Schreiben an DGB-Chef Michael Sommer. Dazu zählt der Industrieverband unter an-



MICHAEL LATZ / DDP

MTU-Dieselmotor (in Friedrichshafen)

derem einen Verzicht auf gesetzliche Mindestlöhne sowie den Ausbau betrieblicher Bündnisse für Arbeit per Tarifvertrag. Im Gegenzug will sich der Verband bei seinen Mitgliedsfirmen für mehr Einstellungen und den Verzicht auf Produktionsverlagerungen ins Ausland stark machen.

LEBENSMITTELBRANCHE

Flop mit Riegeln



Nutrel-Werbung

Zunächst gescheitert ist der Versuch des weltweit größten Nahrungsmittelkonzerns Nestlé, in Deutschland den lukrativen Markt für Nahrungsmittel mit gesundheitlichem Zusatznutzen zu erobern. Unter großem Werbe-Tamtam hatte Deutschland-Chef Patrice Bula erst vor gut einem Jahr die Dachmarke „Nutrel“ präsentiert. Am Anfang wurden ein Müsliriegel für Schwangere und Stillende und ein Gemüsetränk mit komprimierten Rohkostnährstoffen in Apotheken und Drogerien verkauft. Bula steckte Millionen in eine PR-Kampagne und schickte Außendienstmitarbeiter zu Ärzten, um diese von der medizinischen Wirkung der teuren Riegel zu überzeugen. Doch Nutrel floppte. Statt schon für die Startphase angepeilte Umsätze im „zweistelligen Millionenbereich“ zu erreichen, blieben die Riegel in den Regalen liegen. Jetzt wurde das Programm stillschweigend begraben.



zosen mit ihren Spezialwaggons monopolartig auf den deutschen Güterverkehrsmarkt drängen könnten, während aber die Bahn de facto auf dem abgeschotteten französischen Schienennetz nicht aktiv werden kann. „Mit dem potentiellen Zusammenschluss von Ermewa und VTG entstünde ein Vermieter von Tankwagen von möglicherweise marktbeherrschender Stellung“, heißt es in einem internen Bahn-Papier. Die Deutsche Bahn, bislang einer der wichtigsten Kunden der VTG, hätte die Firma am liebsten selbst übernommen – jedoch wohl kaum zu dem von

IPE gezahlten Preis. Bei der Bahn fürchtet man nun, dass die neuen Eigentümer künftig die Mietpreise für die VTG-Waggons deutlich anheben könnten, um den hohen Kaufpreis zu finanzieren. Besonders pikant: Die EU-Kommission in Brüssel hatte erst kürzlich Finanzbeihilfen des französischen Staates in Höhe von 1,5 Milliarden Euro an die hochdefizitäre Frachtsparte der SNCF genehmigt. Allerdings nur unter der Auflage, dass die Staatsbahn mit dem Geld nicht auf Einkaufstour geht. Ein Bahn-Insider: „Jetzt kommen sie halt durch die Hintertür.“

AUTOKONZERNE

Immer weniger Luxus

Bei DaimlerChrysler und BMW entwickelt sich der Ausflug ins Luxussegment zum teuren Flop. Die Absatzzahlen der Maybach- und Rolls-Royce-Limousinen, die schon im vorigen Jahr weit unter Plan blieben, sinken weiter. In den ersten vier Monaten dieses Jahres verkaufte BMW in den USA und Westeuropa gerade mal 189 Limousinen seiner britischen Tochter Rolls-Royce, 2004 waren es noch 196. Bei Maybach schrumpfte der Absatz in den USA und Westeuropa von 88 auf 75 Autos. Daim-

lerChrysler sind die Zahlen offenbar schon peinlich. So hat der Chef der Mercedes Car Group, Eckhard Cordes, seinen Mitarbeitern untersagt, die weltweiten Verkaufszahlen für den Maybach bekannt zu geben. Selbst für das vergangene Jahr, in dem ursprünglich 1000 Maybach-Exemplare ausgeliefert werden sollten, wird nur der Verkauf von „rund 500“ genannt. Rolls-Royce wurde 792 Luxuswagen los und blieb damit ebenfalls deutlich unter seinem Absatzziel. Verabschieden aber werden sich BMW und DaimlerChrysler aus dem verlustträchtigen Geschäft nicht. Rolls-Royce hofft auf neue Modelle wie ein Cabrio, das 2007 auf den Markt kommt.



Maybach-Präsentation (in New York)