

Generalstreik bei britischer Post



In Großbritannien sind am Donnerstag Zehntausende Mitarbeiter der staatlichen Royal Mail in einen zehntägigen Streik getreten. Sie protestieren gegen die geplante Modernisierung der Post und Stellenstreichungen. Die Royal Mail will nun vorübergehend 30 000 Aushilfen einstellen, um einen Basisdienst aufrechterhalten zu können. Am Donnerstag verließen 42 000 Mitarbeiter in den Briefzentren und Fahrer ihren Arbeitsplatz, am heutigen Freitag sollen 78 000 Zusteller folgen. Die Regierung von Premierminister Gordon Brown will die britische Post teilweise privatisieren und bis zu 30 Prozent ihrer Anteile verkaufen, um die Royal Mail wettbewerbsfähiger zu machen. Diese Pläne legte sie allerdings im Sommer auf Eis und begründete das mit dem schwierigen Marktumfeld sowie dem Widerstand der Belegschaft und der Opposition. REUTERS

Getränksparte stützt Nestlé's Wachstum

Nestlé stemmt sich mit Markenprodukten gegen die Wirtschaftskrise. In den ersten neun Monaten kam der weltgrößte Hersteller von Lebensmitteln auf ein organisches Wachstum von 3,6 Prozent. Unter Berücksichtigung der Effekte durch die starke heimische Währung sank der Umsatz jedoch auf 79,5 Mrd. Franken (52,6 Mrd. €). Gewinnzahlen nannte das Unternehmen nicht. Im Neunmonats-Zeitraum legte vor allem die Getränksparte zu. So konnte Nestlé die Umsätze von Marken wie Nescafé, Nesquik, Nespresso und Nestea organisch um 9,8 Prozent steigern. Das Mineralwassergeschäft, ein Sorgenkind des Konzerns, konnte den Abwärtstrend bremsen. Süßwaren, Babyernährung, aber auch Tierfutter erwiesen sich erneut als Wachstumstreiber. Nach wie vor geht Nestlé-Chef Paul Bulcke davon aus, die operative Rentabilität (Ebit-Marge) in diesem Jahr verbessern zu können. 2008 lag sie bei 14,3 Prozent. Sein Aktienrückkaufprogramm will der Konzern dieses Jahr wieder um 3 Mrd. auf 7 Mrd. Franken aufstocken. REUTERS

Lufthansa-Beteiligung Jet Blue legt zu

Die US-Billigfluggesellschaft Jet Blue, an der die Lufthansa beteiligt ist, hat im Gegensatz zu den Konkurrenten auf dem Heimatmarkt im dritten Quartal einen Gewinn verbucht. Der Nettogewinn einschließlich eines Sonderpostens stieg auf 12 Mio. \$, nachdem im Vorjahreszeitraum noch ein Verlust von 8 Mio. \$ angefallen war. Der Umsatz sank um fünf Prozent auf 854 Mio. \$. Die weltgrößte Fluggesellschaft Delta Air Lines meldete am Donnerstag dagegen einen Verlust von 161 Mio. \$ für das dritte Quartal. Durch die Fusion mit Northwest Airlines im vergangenen Jahr verzeichnete Delta einen Umsatzsprung um 32 Prozent auf 7,6 Mrd. \$. REUTERS

Drogerie DM wächst auf Kosten von Schlecker

Die Drogeriekette DM ist im vergangenen Geschäftsjahr rasant gewachsen und hat dabei auch von der Schwäche des einstigen deutschen Marktführers Schlecker profitiert. DM steigerte den Umsatz im Ende September abgelaufenen Geschäftsjahr 2008/09 um 11,6 Prozent auf 5,21 Mrd. €. Im Frühjahr hatte bereits Konkurrent Rossmann einen ähnlichen Trend gemeldet. Die Drogerieumsätze insgesamt wachsen in Deutschland dagegen deutlich weniger. Damit wird immer deutlicher, dass das Geschäft von Schlecker, lange Zeit Vorreiter im deutschen Drogeriegeschäft, mittlerweile massiv unter Druck gerät und Marktanteile verliert. DM kündigte derweil an, bis zum Jahresende europaweit 65 weitere Märkte zu eröffnen und auch im laufenden Jahr stark zu wachsen. DM machte keine Angaben zum Ertrag, deutete aber an, dass die Umsatzrendite wie in den vergangenen Jahren bei einem Prozent gelegen habe. FT

6000 alte Flugzeuge werden in den kommenden 20 Jahren aus dem Verkehr gezogen. Das bringt viel Abfall mit sich – und ein Geschäft für spezialisierte Verwerter. Vor allem, wenn die Rohstoffpreise wieder anziehen

NORA SCHLÜTER

Die Boeing 747 ist so groß, dass sie nicht komplett in den Hangar des ehemaligen Industrieflughafens Châteauroux passt. Noch ragt die Schwanzflosse der Frachtmaschine, Baujahr 1978, stolz in den tristen Herbsthimmel Frankreichs. Innerhalb von anderthalb Monaten werden von dem Riesen nur noch Müll und Metallfetzen übrig sein. Die Maschine der insolventen Ocean Airlines hat ausgesiedelt. Ihr Eigentümer, eine Bank, hat sie der Firma JMV Aviation anvertraut. Deren Aufgabe ist es, den Jet auszuschlachten und ihn zu Gold zu machen. Dazu werden alle elektronischen Geräte ausgebaut und als Ersatzteile für baugleiche Maschinen verschleibt. Danach wird der Rumpf zerlegt.

450 Flugzeuge werden jedes Jahr verschrottet, rund ein Drittel davon

von Firmen, die wie JMV Mitglied der Aircraft Fleet Recycling Association (Afra) sind. Mit 40 Mitgliedern ist Afra der größte Industrieverband von Unternehmen, die „End-of-life“-Lösungen für Flugzeuge anbieten. Die Mitglieder zerlegen die ausrangierten Exemplare jährlich zu 30 000 Tonnen Aluminium, 1800 Tonnen Speziallegierungen und 600 Tonnen Ersatzteilen.

Etwa 6000 alte Maschinen werden nach Schaltung von Boeing in den nächsten 20 Jahren aus dem Verkehr gezogen. Der weltweite Markt für Flugzeugteile wird auf immerhin rund 2 Mrd. \$ jährlich geschätzt. Begehrt sind neben den teuren Motoren, die oft schon vorher ausgebaut werden, Geräte aus dem Cockpit der Maschine.

Die Steuerzentrale der 747, der JMV gerade zu Leibe rückt, erreicht man über eine wackelige Metallleiter. Neben dem Pilotensitz kauern zwei Mechaniker und schrauben ein Gerät nach dem anderen ab. Anschließend wird jedes Teil vom Hersteller oder einem Vertragspartner getestet und neu zertifiziert.

Wie viel sich damit verdienen lässt, hängt vom Alter der Geräte und der Nachfrage nach Ersatzteilen ab. Jedes abgehaltene Flugzeug wird eigene geschätzt, die Boeing 747 ist eins Motoren noch knapp 1 Mio. € wert. „Wenn ich eine Maschine für 2 Mio. € kaufe, will

ich mit den Ersatzteilen mindestens 3 Mio. € verdienen können“, sagt JMV-Vorstand Karl Rickard. Rund 30 Flugzeuge hat das Luxemburger Unternehmen 2008 so verwertet und damit einen Umsatz von rund 30 Mio. € erzielt.

Einen Schritt weiter in der Wertungskette sieht es magerer aus. Sind die Mechaniker und Ingenieure von JMV fertig, überlassen sie die Flugzeughüllen den Kollegen von Bartin Aéro Recycling (BAR). 2008 wurde die Firma von dem Umweltunternehmen Veolia aufgekauft. Damals waren die Aluminiumpreise höher, das Zerschreddern eines Rumpfes lohnte sich.

75 Tonnen Aluminium stecken in der Boeing DC-10, die auf dem versiegelten Verschrottungsplatz in Châteauroux gerade zersägt wird, begleitet vom schrillen Kreischen der Säge und einem infernalischen Gestank. Das Metall wird von BAR aufbereitet und für rund 300 € pro Tonne verkauft. Das deckt heute nicht einmal die Kosten des Recyclings. „Diesen Preiseinbruch haben wir nicht kommen sehen“, so Yves Basset von BAR. JMV-Vorstand Bernard Comensoli sagt: „Gewinn machen die im Moment nicht.“

Viele ausgeschlachtete Flugzeuge werden einfach stehen gelassen – irgendwann wird der Preis für Aluminium schon wieder steigen. Bisher landen die meisten Wracks

ohnehin nicht auf dem Schrottplatz, sondern in der Wüste. In den USA stehen zu Tausenden ausgebeidete Rumpfe, vor Rost geschützt durch die trockene Wüstenluft. Kabelummantelungen oder Hydraulik könnten sich aber trotz Konservierung auflösen. „Kein Mensch weiß, was das für die Umwelt bedeutet“, sagt ein Afra-Sprecher. Zu den Mitgliedern des Verbandes zählt auch Boeing.

Der Konzern beteiligt sich zwar nicht am Recycling, unterstützt die Mitgliedern aber mit Know-how. Bis 2016 sollen 95 Prozent jeder Boeing-Maschine wiederverwertbar sein, heute sind es 60 Prozent. Boeing plant, 75 Prozent des For-

schungsbudgets (2008 waren es 2,8 Mrd. \$ für die zivile Luftfahrt) in umweltfreundlichere Technologien zu stecken. Airbus hat Anfang 2009 eine Recyclinganlage im französischen Torbes eröffnet. An Recyclingprozessen für kommende Flugzeuggenerationen, die weniger Aluminium, aber mehr Legierungen und Kohlefaserverbundstoffe enthalten, arbeiten die beiden Rivalen bereits. William Carberry, Recyclingprojektleiter bei Boeing, zeigt stolz den Prototypen einer Flugzeugarmlehne. Er besteht aus Kohlefaserkunststoff, der im Modell eines Rumpfes verbaut war, wie er für die 787 verwendet wird.

Momentan landen rund 35 Prozent jedes Flugzeugs auf der Deponie. Giftige oder explosive Stoffe werden entsorgt, Innenverkleidung und Sitze herausgerissen. Darunter kommt ein Wust von Kabeln zum Vorschein. Ihre Ummantelung ist ebenfalls Müll. Der echte Fun kann aber auch Teilen etwas abgewonnen, die für gewöhnlich entsorgt werden. JMV-Manager Rickard verschont regelmäßig Teile an Freunde, Familie, Kunden: „Die Radkappen des Fahrgestells poliere ich, bohre ein Loch hinein und bastele daraus Zifferblätter für Uhren. Das ist ein prima Werbegeschenk.“

Ausschlachtbar

Elektronik Nahezu alle elektronischen Geräte eines Jets können ausgebaut und als Ersatzteile für baugleiche Maschinen verschleibt werden. Zuvor wird jedes Teil vom Hersteller oder einem Vertragspartner getestet und neu zertifiziert.

Rumpf Hier geht es derzeit noch vorrangig um Aluminium, in Zukunft aber auch verstärkt um Verbund- und Kohlefaserverstoffe. Sie werden wieder aufbereitet.

WWW.FTD.DE/RECYCLING
Der Schrottfliegermarkt



Ende einer Boeing 747: In jedem Jet stecken Tonnen von Aluminium. Das Metall kann derzeit für rund 300 € je Tonne verkauft werden. Das ist kaum kostendeckend. Viele Verwerter warten auf ein Anziehen des Aluminiumpreises

Zerlegung von Primondo beginnt

Gespräche mit Konkurrent Otto · Karstadt-Angestellte prüfen Verhandlungen

VON HENNING HINZE, HAMBURG,
UND ANGELA MAIER, MÜNCHEN

Die Verwalter des insolventen Arcandor-Konzerns haben drei Tage nach dem endgültigen Aus für Quelle begonnen, die Reste der Muttergesellschaft Primondo zu verkaufen. FTD-Informationen haben am Donnerstag Gespräche mit dem Hamburger Otto-Versand begonnen.

Damit startet die von möglichen Investoren seit Wochen geforderte Einzelverwertung der Primondo-Bestandteile. Diese hatte der Insolvenzverwalter des Mutterkonzerns Arcandor, Klaus Hubert Görg, zugunsten eines Paketverkaufs zusammen mit dem Quelle-Versand verhindern wollen. Gespräche mit möglichen Käufern von Unternehmensteilen hatte er deshalb abgelehnt.

„Wir führen jetzt Gespräche über den Kauf von Primondo-Teilen“, sagte ein Otto-Sprecher. Zu Zeit und Dauer wollte er sich ebenso wenig äußern wie zum genauen Gegenstand der Gespräche. Otto ist ein einziger Spezialverwalter interessiert, darunter offenbar Baby Walz und Elégance, und an Teilen

des Quelle-Auslandsgeschäfts. Ein Sprecher des Insolvenzverwalters sagte, dass es Gespräche mit mehreren Interessenten gebe. Weitere würden bald aufgenommen werden. „Wir müssen jetzt aber erst einmal auseinandersetzen, wer echtes Interesse hat und wer nur neugierig ist.“

Der Erlös aus dem Verkauf von Spezialverwaltern allerdings dürfte komplett dem KarstadtQuelle-Pensionsfonds zufließen, mit dem Görg auch den Verkauf abstimmen muss. Im August hatte er zunächst einen Verkauf gemeinsam mit Quelle vereinbart; nun ist eine neue Abstimmung nötig, um die Modalitäten für den Einzelverkauf festzulegen. Der Fonds hat bei der Primondo Specialty Group eine stille Einlage, zu der die Spezialverwalter gehören. Zuletzt wurde diese im September 2008 mit 471 Mio. € öffentlich befristet und hätte seitdem den Planungen zufolge um 40 Mio. € verringert werden sollen. Wegen der schwierigen Besitzverhältnisse wollen die Insolvenzverwalter nun

zunächst den Verkauf der Auslandsgesellschaften vorantreiben.

Derweil beschäftigt sich Verdi mit der Zukunft der ebenfalls zu Arcandor gehörenden Warenhauskette Karstadt. An diesem Freitagnachmittag will die Tarifkommission der Gewerkschaft in Essen darüber entscheiden, ob sie Verhandlungen über einen Sanierungsvertrag für Karstadt aufnimmt. Ein bestehender Vertrag war mit der Insolvenz ungültig geworden.

Görg fordert von den Arbeitnehmern massiven Lohnverzicht und will dies zur Grundlage von Verhandlungen mit Kaufinteressenten für Karstadt machen. Die Arbeitnehmer wollen dagegen nicht auf Lohn verzichten, ohne Sicherheiten zu bekommen. Sie fürchten, dass Lohn und späteres Arbeitslosengeld gesenkt werden könnten, ohne eine Rettung von Karstadt. Zuletzt zeigten sich beide Seiten wieder geschäftsbereit. Arcandor-Kreise hoffen zuletzt, dass die Tarifkommission für Verhandlungen

„Wir müssen erst sortieren, wer echtes Interesse hat“

Sprecher des Insolvenzverwalters

stimmt.

Hamburger Großreederei Döhle ruft nach Staatshilfe

Darlehen der KfW soll Schiffsneubauten ermöglichen

VON KATHRIN WERNER, HAMBURG

Die Reederei Peter Döhle beantragt bei der staatlichen Bank KfW Darlehen aus dem Deutschlandfonds für notleidende Unternehmen. Die Anträge würden von den Hausbanken begleitet. Sie dienten vor allem der Finanzierung für den Neubau von Schiffen, teilte das Hamburger Unternehmen am Donnerstag mit. Für Döhle sei es „wie für viele andere Unternehmen mit einem laufenden Investitionsprogramm notwendig und hilfreich, auf dieses Konjunkturprogramm zurückzugreifen“. Über den regulären Bankmarkt könne man sich nicht mehr finanzieren.

Der Hilferuf wirft ein Schlaglicht auf die brisante Situation der deutschen Schiffsbetreiber. Die Reederei Hapag-Lloyd war nur mit einem Milliardenzuschuss vor der Pleite bewahrt worden, dem die Bundesregierung, die Ex-Mutterfirma TUI und das Konsortium Albert Ballin um die Hansestadt Hamburg und den Logistikunternehmer Klaus-Michael Kühne beigestellt. Auch der Hamburger Reeder Claus-Peter

Offen hatte die KfW um Hilfe gebeten. Mit den Krediten, die Experten zufolge in mittlerer dreistelliger Millionenhöhe liegen, will Offen die Finanzierungslücke im Neubauprogramm schließen.

Peter Döhle gehört mit 6000 Mitarbeitern und 200 Schiffen zu den größten deutschen Reedereien. Tramreeder wie Döhle und Offen vermieten ihre weltweit 2700 Schiffe an Linien wie Hapag-Lloyd, MSC oder Marktführer Maersk. Laufen die meist langfristigen Charterverträge aus, drohen Probleme. Bei Offen haben mehr als 10 der rund 100 Schiffe keine Beschäftigung mehr. „Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren sehr viele Schiffe bestellt, die nun auch bezahlt werden müssen“, hieß es in Unternehmenskreisen zu Offen und Döhle.

Die Krise nutzen können laut Experten kapitalstarke Reeder wie Maersk. „Am Ende werden einige Wettbewerber nicht überleben. Sie werden gezwungen sein, Schiffe zu verkaufen“, sagte Maersk-Chef Nils Andersen. Dann werde er Übernahmen prüfen. MIT REUTERS