

Pilotenstreik nach Ostern fällt vermutlich aus

Die Vereinigung Cockpit erklärt sich zur Schlichtung bereit. Lufthansa stellt aber Bedingung.

Frankfurt am Main. Der für Mitte April angekündigte Lufthansa-Pilotenstreik könnte doch noch abgewendet werden. Im laufenden Tarifstreit bei der größten deutschen Fluggesellschaft erklärte sich die Pilotenvereinigung Cockpit (VC) am Donnerstag zu einem Schlichtungsverfahren bereit und akzeptierte damit einen Vorschlag des Konzerns. Zunächst wolle man die Modalitäten klären, sagte VC-Sprecher Jan Krawitz. Mit Beginn der Schlichtung seien die Piloten bereit, eine Friedenspflicht einzuhalten.

Wenn das Schlichtungsverfahren beginnen kann und wer es leiten soll, war aber zunächst unklar. Die Pilotenvereinigung erklärte, „unverzüglich“ in die Verhandlungen einsteigen zu können. Die Lufthansa begrüßte die Erklärung, forderte aber, dass die Gewerkschaft zuvor ihre Streikdrohung zurückzieht. Der Streik sollte nach den bisherigen Plänen am Dienstag, 13. April, um 00.00 Uhr, an allen deutschen Stationen beginnen und bis Freitag, 16. April, 23.59 Uhr, dauern.

Bereits Ende Februar waren rund 4000 Lufthansa-Piloten zu einem viertägigen Streik aufgerufen, der aber nach einem Tag nach einer Verhandlung vor dem Frankfurter Arbeitsgericht gestoppt wurde. Dennoch verursachte der Ausstand nach Angaben der Fluggesellschaft einen Schaden von 48 Millionen Euro. Lufthansa-Personalvorstand Stefan Lauer drohte mit einer Schadenersatzforderung in gleicher Höhe, sollte der angekündigte Streik tatsächlich durchgeführt werden.

In dem Tarifstreit geht es um den Vergütungs- und Manteltarifvertrag für das Cockpitpersonal der Lufthansa, Lufthansa Cargo und Germanwings. (apn)

Florena-Chef geht nach Griechenland

Waldheim. Der Geschäftsführer der Florena Cosmetic GmbH in Waldheim, Michael Hähnel, geht für den Beiersdorf-Konzern nach Griechenland. Dort übernimmt er vom 1. April an die Verantwortung für die griechische Beiersdorf-Tochter, teilte das Unternehmen am vergangenen Donnerstag mit. Hähnel hatte bei Florena seit 2005 die Geschicke der Firma mit rund 350 Mitarbeitern geleitet. Die Marke hatte 2009 mit einem Umsatzwachstum von 6,4 Prozent das beste Jahr in der Unternehmensgeschichte verzeichnet und ist nach eigenen Angaben bundesweit Marktführer bei Handpflegeprodukten. Die Geschäftsführung für Marketing und Vertrieb für die Marke Florena übernimmt Erik Boldt. Werksleiter Raimund Münch wird geschäftsführer Produktion/Logistik. (SZ)

Der Herrscher über Sachsens Giftpapiere

Wolf-Dieter Ihle und die Sachsen Asset-Management wollen die Verluste aus den Spekulationen der früheren Landesbank so gering wie möglich halten.

Von Ulrich Wolf
WOLF.ULRICH@DD-V.DE

Der Weg in die Zukunft Sachsens führt direkt in die Leipziger Innenstadt. Nur einen Steinwurf vom Neuen Rathaus entfernt, liegt das 1994 errichtete Büro- und Geschäftsgebäude „Bouwens-Haus“. Dort, im fünften Stock, empfängt Wolf-Dieter Ihle seine Gäste. Der 52 Jahre alte Banker und sein 16-köpfiges Team sind die heimlichen Herrscher im Freistaat – zumindest dann, wenn es um die finanzielle Handlungsfähigkeit Sachsens geht.

Die Aufgabe der von Ihle 2008 gegründeten Sachsen Assetmanagement GmbH (SAM) ist heikel: Sie achtet darauf, dass so wenig Verluste wie möglich aus jenen Wertpapieren entstehen, die die frühere Sachsen-LB erworben hat. Für Ausfälle aus diesen Papieren bürgt der Freistaat mit 2,75 Milliarden Euro.

„Wir sind die Guten und im Interesse des Steuerzahlers unterwegs“, sagt Ihle im Konferenzraum. „Kommen Sie, ich zeige Ihnen, was wir machen.“ Ihle öffnet eine Bürotür. In dem Raum sitzen drei seiner Mitarbeiter, schier unendliche Zahlenreihen in allen möglichen Farben flimmern über

„Wir sind die Guten und im Interesse des sächsischen Steuerzahlers unterwegs.“

ihre sieben Computerbildschirme. In der rechten Ecke steht ein Flipchart, beschrieben mit Formeln, die einer Vorlesung in theoretischer Mathematik entspringen sein könnten. „Wir entwerfen Modelle, mit denen wir die Ausfallwahrscheinlichkeiten von Krediten berechnen“, erklärt Ihle.

Dann wird Sachsens 2,75-Milliarden-Euro-Problem ganz konkret: durch die Nummer 3111. Hinter dieser Nummer steckt ein Kreditnehmer in den USA. Nennen wir ihn John Smith. Irgendwann im Jahr 2006 hat sich die Sachsen-LB das Recht erkaufte, die Kreditraten von John Smith für sich zu vereinbaren. Das hat sie nicht nur bei John Smith mit der Nummer 3111 gemacht, sondern bei rund 300 000 weiteren John Smiths.

Das Recht auf all diese Kreditfor-



Von Leipzig aus versucht Wolf-Dieter Ihle (52) zu retten, was noch zu retten ist: Mit seinem 16-köpfigen Team beobachtet er die riskanten Finanzanlagen der früheren Sachsen-LB, für die die Landesregierung mit 2,75 Milliarden Euro geradesteht.

Foto: Robert Michael

derungen erwarb die Sachsen-LB mit Wertpapieren, die Asset-Back-Securities (ABS) heißen. Sie sind am ehesten mit Schuldscheinen zu vergleichen, die getilgt und für die auch Zinsen gezahlt werden müssen. Wer ganz oben auf der Gläubigerliste solcher ABS steht, der hat am ehesten was von den Erträgen aus den Kreditraten eingängen. Die Sachsen-LB stand dummerweise oft nur im Mittelfeld.

Damit sind wir wieder bei John Smith mit der Nummer 3111. Auch er steckt in einem solchen ABS der Sachsen-LB. Gut 500 dieser Schuldscheine im Umfang von derzeit 13,2 Milliarden Euro hat das Ihle-Team unter Beobachtung. Die Zahlungsverpflichtungen daraus finanziert die Landesbank Baden-Württemberg (LBBW), weil sie die Sachsen-LB Ende 2007 gekauft hatte.

Das kann sie jedoch nur leisten, wenn die von den Sachsen einst gekauften Kreditforderungen tatsächlich bis ins Mittelfeld des ABS durchsickern. Geschieht dies nicht, übersteigen die Kosten für das ABS die Einnahmen aus den Krediten. In diesem Fall holen sich die Württemberger die Differenz aus Sachsen – bis zu 2,75 Milliarden Euro.

Ihle und Co. wollen erreichen, dass dieser Differenzbetrag so klein wie möglich bleibt. Darum analy-

sieren sie jeden einzelnen der vielen John Smiths. Auf ihre Zahlungsfähigkeit kommt es an, mit wie vielen Millionen Sachsens Bürger für die Fehler ihrer früheren Landesbank blechen müssen. Ihles Leute wissen nicht, wie die Immobilie aussieht, für die John Smith den Kredit aufgenommen hat.

Und doch wissen sie einiges über ihn. Das ermöglichen die Datenbanken des US-Informationsdienstleisters Bloomberg. Den Bloomberg-Daten über John Smith ist zu entnehmen, dass er im US-Bundesstaat Michigan wohnt. Der Postleitzahl zufolge liegt die Immobilie, die den Kredit von Smith absichert, in der Nähe der Kleinstadt Livonia, rund 35 Kilometer von Detroit entfernt. Die Datenbank spuckt weiter aus, dass Smith nur einen Kredit von umgerechnet 30 000 Euro aufgenommen hat. „Holzhütten-Kredit“ sagen Ihles Leute dazu. Bekannt ist unter dem Fachbegriff „Subprime“. Selbst mit diesem kleinen Kredit kam Smith nicht klar. Ist er arbeitslos geworden? Das können Ihles Leute nicht erkennen. Sie sehen nur: John Smith hat zwei Monate lang Raten gezahlt, kam dann in Verzug und stellte die Zahlungen ein. Die Immobilie ist in der Zwangsversteigerung. Von John Smith in Livonia im US-Bundesstaat

Michigan fließt kein Geld mehr. Er ist nicht der Einzige. 3 152 US-Kredite stecken in diesem einen Sachsen-ABS, in dem auch Smith zu finden war. Die Zwangsversteigerungsquote dieses ABS liegt bei 20 Prozent. Weitere zwölf Prozent sind bereits drei Monate in Zahlungsverzug. Gut 1000 Kreditnehmer in diesem Sachsen-ABS sind also schon pleite oder stehen kurz davor. Es ist eines jener ABS, bei denen die Zahlungseingänge durch die Kreditraten wohl nicht ausrei-

„Wir wissen durch unsere Strukturanalysen schon jetzt, dass 2011 und 2012 besonders hart werden.“

chen werden, um die Kosten für das ABS zu finanzieren. „Das Entscheidende bei uns ist, dass wir die schlechtesten ABS finden. Die haben wir identifiziert“, so Ihle. Seine Leute errechnen für jeden der gut 500 Sachsen-ABS Ausfallwahrscheinlichkeiten, beobachten Zinskurven, halten den Wechselkurs von Dollar und Euro im Auge, schauen sich Bilanzen großer US-Hypothekenanbieter an und analysieren den Case-Shiller-Index, der die Entwicklung der Immobilienpreise in den USA abbildet.

Aufgrund all dieser Analysen er-

rechnet SAM modellhaft einen Wert der ABS. Einen realen Marktwert gibt es nicht mehr, weil ABS kaum mehr handelbar sind. Ihle kann sie somit nicht verkaufen. „Würden wir uns jetzt von den ABS trennen, hätte das erhebliche Verluste zur Folge.“ Sachsens Bürger müssen also darauf hoffen, dass möglichst viele der 300 000 US-Kreditnehmer, die die SAM beobachtet, in der Lage sind, ihre Schulden zurückzuzahlen.

Die bereits eingetretenen Verluste, die Sachsens Steuerzahler an die LBBW gezahlt haben, belaufen sich seit Mitte 2008 auf 10,4 Millionen Euro. Das ist auf den ersten Blick nicht viel. Doch Ihle warnt: „Wir können nicht zaubern. Wir wissen durch unsere Strukturanalysen schon jetzt, dass 2011 und 2012 besonders hart werden.“ Bereits in diesem Jahr kalkuliert Ihle mit einem Ausfall in „mindestens dreistelliger Millionenhöhe“.

Ihles Hoffnung ist eine kräftige und nachhaltige Konjunkturerholung in den USA. „Dann ginge die Arbeitslosigkeit zurück und die Leute hätten mehr Geld, um ihre Kredite zurückzuzahlen.“ Sogar eine Inflation und eine damit verbundene Flucht in Sachwerte wie Immobilien nähme Ihle in Kauf – im Interesse der Zukunft Sachsens.

Bombardier kommt mit blauem Auge durch das Krisenjahr 2009

Der kanadische Konzern kämpft im Flugzeugbau mit sinkenden Preisen.

Montreal. Der Bahntechnikhersteller Bombardier, der rund 2000 Mitarbeiter in Bautzen und Görlitz beschäftigte, hat das vergangene

Jahr ohne große Blessuren überstanden. Probleme bereitete die zweite Sparte des Konzerns, der Flugzeugbau. Der Gewinn des Unternehmens sank im Geschäftsjahr 2009/10 um rund 30 Prozent auf 524 Millionen Euro. Der Umsatz fiel um 1,5 Prozent auf 14,3 Milliarden Euro, teilte das Unternehmen am Donnerstag in Montreal mit. Exper-

ten hatten mit etwas besseren Zahlen gerechnet.

Im Bau von kleinen bis mittelgroßen Verkehrsmaschinen kämpft das Unternehmen mit sinkenden Verkaufspreisen. „Gerade angesichts der schwachen Konjunktur haben wir ein gutes Ergebnis abgeliefert“, sagte Bombardier-Chef Pierre Beaudoin. Der weltgrößte

Schienenfahrzeugbauer profitierte dabei von einem dicken Auftragsbuch. Dieses schmolz im Jahresverlauf um neun Prozent auf rund Milliarden Euro ab.

In Deutschland gehört die Deutsche Bahn (DB) zu den Kunden von Bombardier. Hier hatte das kanadische Unternehmen in den vergangenen Jahren wie der Konkurrent

Siemens Probleme mit dem ICE 3. Bei den Hochgeschwindigkeitszügen tauchten Fehler an den Achsen auf. Im Herbst 2009 konnten jedoch die Bahn, Siemens und Bombardier den Streit über die Sanierung der Zugflotte beilegen. Über die Höhe und Verteilung der Kosten schwiegen sich die Beteiligten jedoch aus. (dpa/SZ)

Luftfahrtkonzern EADS zückt für den US-Tankerauftrag noch einmal den Taschenrechner

Die Bietfrist wurde auf den 9. Juli verlängert und US-Präsident Obama verspricht ein faires Auswahlverfahren.

Von Hans-Hermann Nikolei
SZ.WIRTSCHAFT@DD-V.DE

Paris. Eigentlich kann EADS sich jetzt nicht mehr drücken. Washington hat dem Druck Europas nachgegeben und die Bietfrist für den Milliardenauftrag für 179 Tankflugzeuge vom 10. Mai auf den 9. Juli verlängert. Der französische Staatschef Nicolas Sarkozy hatte bei seinem USA-Besuch erklärt, wenn Barack Obama ihm ein transparentes und loyales Auswahlverfahren garantiere, könne er „ihm versichern, dass EADS sich bewerben“ werde. Daraufhin hatte der US-Präsident erklärt, das Auswahl-

verfahren werde „frei und fair“ sein. Kann der Airbus-Konzern das noch „nein“ sagen?

Er kann, und er überlegt es sich. „Wir denken darüber nach“, sagte ein Konzernsprecher am vergangenen Donnerstag. Entscheidend dürften am Ende zwei Faktoren sein: die Kosten - und auch die Bereitschaft der USA, EADS in Militärgeheimnisse einzuweißen.

Der Airbus-Konzern will sich nur als Hauptanbieter bewerben, dem alle Anforderungen offengelegt werden. Dann kann er sich nämlich unnötige Entwicklungen sparen. Bisher war EADS Juniorpartner des US-Konzerns Northrop Grumman. Mit den Northrop-Experten konnten die Offiziere der Air Force offen über ihre Einsatzstrategien sprechen, aus denen sich die Anforderungen an die Lufttanker ergeben. Würden sie ebenso offen mit Europäern reden? Die Bereitschaft sei da, sagen Pariser Experten.



Ein Werksfoto der Firma Northrop Grumman zeigt ein Tankflugzeug vom Typ KC-30 beim Auftanken eines B2-Bombers in der Luft. EADS prüft, doch ein Gebot für die Tankflugzeug-Ausschreibung in den USA abzugeben. Foto: dpa

Bleiben die Kosten. Die Wirtschaftlichkeit habe Vorrang, erklärte Airbus-Chef Thomas Enders. „Ein Dumpingangebot wird es mit mir nicht geben.“ Nach den Milliarden-Mehrkosten beim Militärtransporter A400M und beim Super-Airbus A380 will Enders kein weiteres Milliardenrisiko eingehen. In der neuen Ausschreibung spielt der Preis aber die entscheidende Rolle. Denn Washington ist wegen der Finanzkrise und der teuren Kriege in Mittelasien klamm und umgerechnet 26 Milliarden Euro sind auch für die USA kein Pappenstiel.

Bisher war klar: Boeings Tanker ist kleiner und hat schlechtere Frachtereigenschaften als der Airbus-Tanker, ist dafür aber deutlich billiger. EADS hat also unter dem Preisaspekt keine Chance. Doch Boeing hat sein auf der alten 767 basierendes Modell technisch aufgepeppt. Der Tanker bekommt Elektronik aus dem 787-Zeitalter

und neue Betankungsbäume. Er wird damit aber auch deutlich teurer. EADS muss dagegen die A330-MRTT kaum verändern, die bereits in mehreren Staaten verkauft wurde. Auch viele der Gewinnanteile für Northrop Grumman weg.

Es lohne sich für EADS, den Taschenrechner rauszuholen und alle Kosten noch einmal durchzugehen, meinen Experten. Zumal der Auftrag strategisch wichtig wäre. EADS will für die Tanker ein eigenes Werk in den USA bauen und dort gleich auch die A330-Frachter fertigen. Damit hätte der Konzern einen großen Schritt in den Dollarraum getan, der von Währungsschwankungen unabhängiger macht. Und er hätte seine Position als „heimischer“ Hersteller in den USA gefestigt, was die Chance auf weitere Aufträge erhöht. Zum EADS-Konzern gehören auch die Dresdner Elbe-Flugzeugwerke mit über 1 000 Beschäftigten. (dpa/SZ)