

Der WirtschaftsReport

Nachrichten & Hintergründe

September 2012

4. Jahrgang

ENORMER volkswirtschaftlicher Schaden durch Steuerverschwendung:

Wer übernimmt die Verantwortung?



Pannen, Ärger und Kostenexplosionen: Berlins neuer Flughafen braucht weitere Kapitalspritzen. © Flughafen Berlin Brandenburg

> Günter Spahn

Der erneute Ankauf einer Steuersünder-CD schlägt Wellen. Viele Bürger finden dies in Ordnung – trotz der außenpolitischen Problematik zur befreundeten Schweiz. Kriminalisiert werden durch Teile der deutschen Politik einzelne Banken der Schweiz. Vor allem SPD-Chef Sigmar Gabriel scheint ein populäres Wahlkampfthema gefunden zu haben.

Doch beim Spielen mit dem Feuer kann man sich leicht die Finger verbrennen. Einen guten Nachbarn wie die Schweiz (und sehr wichtigen Investor in die deutsche Wirtschaft) pauschal zu verurteilen, steht Deutschland eigentlich nicht zu. Es gibt nicht wenige patriotisch gesinnte Unternehmen aus der Schweiz, die in Deutschland in riesige Fabriken und somit in die Schaffung von Arbeitsplätzen investierten. Gleichwohl ist die Steuerhinterziehung deutscher Staatsbürger über die Schweiz kein Kavaliersdelikt. Deshalb sollte ja auch das vorgesehene Steuerabkommen zwischen der Schweiz und Deutschland notorischen Steuersündern den Boden entziehen.

Neidkultur und Reichensteuer in Deutschland?

Einige in der SPD und bei den Grünen – die Linke ohnehin – werden nicht müde, eine Neidkultur gegen „die Reichen“ zu schüren. Dabei wird unterschwellig leider unterstellt, dass eben die „Reichen“ grundsätzlich der Öffentlichen Hand (Bund, Länder, Kommunen) notwendige Steuermittel vorenthalten. Deshalb müsse man über neue Steuermodelle wie Reichensteuer und sonstige Vermögensabgaben nachdenken. Denn Bund, Länder und Kommunen bräuchten angesichts hoher Verschuldungsgrade für ihre Aufgaben für das Gemeinwohl mehr Mittel. Publicitywirksam werden gerne Ausgaben für Bildung und Kindertagesstätten genannt. Wer wollte auch bestreiten, dass es da Defizite gibt? Also her mit dem Zaster, die Reichen haben ja anscheinend genug ... Ach wenn es

doch nur im Leben so einfach wäre! Wer aber Leistungsträger sowie Investoren über Gebühr vergrault, darf sich nicht wundern, wenn diese mittel- und langfristig keine Perspektive in Deutschland sehen. Es gibt schon große prominente Namen und Firmen, die legal ihren Firmen- oder Wohnsitz in die Schweiz verlagert haben. Beispiele sind der erfolgreiche Investitionsgüterkonzern Liebherr, die Logistikgruppe Kühne+Nagel, die frühere Bremer Dynastie Jacobs oder Müller-Milch. Noch haben die Firmen in Deutschland Aktivitäten.

Die Schweiz als legaler Holding-sitz deutscher Firmen

Da fallen – noch extremer bei der nächsten Inhabergeneration, die keine Bindung mehr zu Deutschland hat – die Investitionsentscheidungen der genannten Unternehmen in der Schweiz. Ja, der Staat braucht für seine Aufgaben Steuereinnahmen. Dies ist unbestritten, jedenfalls für die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung. Insofern sind notorische Steuerhinterzieher zu bestrafen. Was aber geschieht mit dem nicht kleinen Kreis derer, die Steuermittel durch Verschwendung und Fehlplanungen in Milliardenhöhe vergeuden? Wenn die Politik in Bund, Ländern und Kommunen endlich ihre Hausaufgaben erledigen würde, müsste man nicht ständig über neue Belastungen der überwiegend redlichen Bürger nachdenken.

Der Bund der Steuerzahler rechnet jedes Jahr vor, wie enorm viel Geld verschwendet wird. Die Verantwortlichen dafür sind eigentlich in einer Reihe zu sehen mit Steuersündern, denn ob Steuern hinterzogen oder unsinnig verpulvert werden, ist eigentlich Jacke wie Hose. Wer ist etwa in Rheinland-Pfalz politisch verantwortlich für das Millionen-Desaster eines Wahnsinnsprojektes Freizeitpark Nürburgring? Hier wurden unvermeidbare Landesdarlehen und Kredite durch die landeseigene Investitions- und Strukturbank (ISB) in einer Höhe von mindestens 413 Millionen Euro in den Sand gesetzt. Wer mit einer derartigen Summe Steuern hinterzieht, geht zurecht in das Gefäng-

nis. Gehen andererseits die politischen Verantwortlichen der Fehlinvestitionen in den Strafvollzug?

Steuerverschwendung durch Öffentliche Hand

Nein. Wer ist verantwortlich für das Desaster mit weiteren zusätzlichen Milliarden beim neuen Hauptstadt-Airport Berlin, wer übernimmt die politische Verantwortung? Und wer aus der Politik, ein anderes Beispiel, auch für die ständigen Kostenüberschreitungen der entstehenden Elbphilharmonie in Hamburg? Es sind enorme Steuermittel, die vergeudet werden.

Es darf, ein anderes Thema, an das Milliarden-Desaster von BayernLB und WestLB erinnert werden. Während die BayernLB Steuermittel des bayerischen Steuerzahlers zur Eigenkapitalstärke in Anspruch nehmen musste, ist die WestLB, einst größte deutsche Landesbank, inzwischen Geschichte. Wo waren bei den genannten „Landesbanken“ die Aufpasser der Politik? Wer ist dafür verantwortlich, dass dies dem braven Steuerzahler alles eingebrockt wurde? Weshalb muss der Auslandsgeheimdienst BND mit 4.000 Mitarbeitern von München-Pullach in ein neues, über eine Milliarde Euro kostendes, Riesengebäude in Berlin umziehen? Jahrzehnte war Pullach gut und ideal. Die BND-Leute fühlten sich dort wohl. Und wenn schon die

Politik den BND trotz aller kommunikativer moderner Systeme, die einen Verbleib in Pullach gerechtfertigt hätten, in Berlin haben will: Weshalb muss aus Prestigegegründen in Pullach trotzdem jetzt in ein neues „Technikzentrum“ des BND investiert werden? Dies begreife wer will! Dort sollen weiterhin 1.000 Mitarbeiter vom BND ihren Dienstsitz haben. Der Steuerzahler darf es ja bezahlen.

Weshalb erlauben wir uns die unglaubliche Steuerverschwendung durch Doppelstrukturen in Bonn und in Berlin bei mehreren Bundesministerien? Auch ein Umzugsgesetz von 1994 kann ja schließlich reformiert werden. Allein für Dienstreisen werden Millionen verschwendet. Der geneigte Steuerzahler darf es bezahlen. Wann wird einmal die Beamtenversorgung nach dem Dienstende, die den Steuerzahler Milliarden kostet, reformiert?

Unsinnige Doppelstrukturen

Wann entfernen sich endlich die „Öffentlichen Hände“ vom Kirchturmdenken? In Frankfurt haben sie einen Oberbürgermeister und eine Stadtverwaltung und im mit Frankfurt „zusammengeklebten“ Offenbach dann noch einmal. Ähnliches – nichts gegen das sympathische Fürth – in Nürnberg. Kein Fremder erkennt den Grenzverlauf zwischen Nürnberg und Fürth – aber zwei Oberbürgermeister und zwei Stadtverwaltungen müssen es auch in Mittelfranken sein! Warum macht man nicht eine Gebietsreform? Weshalb muss es an der direkten Stadtgrenze zu Kassel eine 1964 künstlich entstandene Stadt namens Baunatal geben? Natürlich wird in Baunatal wieder eine Stadtverwaltung und ein Bürgermeister bezahlt, obwohl Baunatal eigentlich zu Kassel gehört. Das Argument der Bürgernähe war noch nie glaubhaft.

Mit dem enormen Gewicht der möglichen Einsparungen durch die Öffentliche Hand könnten wir in Deutschland locker unsere Infrastruktur und unser Bildungswesen ausbauen. Wir zählten einige Beispiele auf. Aber es ist ja so bequem, die „Reichen“ zu schröpfen. Aber auch da kann der Schuss nach hinten losgehen! Mit dem Schüren von Ängsten und Neid werden allein keine Bundestagswahlen gewonnen.



Finanzielles Desaster auch am Nürburgring – das geplante Freizeitzentrum entwickelte sich zu einem riesigen Flop für die Politik. Wikipedia; Holger Weinandt

Bitte mehr Mäßigung

Seit Januar 2010 erleben wir in regelmäßigen Abständen eine unglaubliche Polemik deutscher Politiker gegenüber unserem südlichen Nachbarland Schweiz! Der Hintergrund ist immer gleich. Die Schweiz und die Banken des Landes würden zu wenig tun, um den deutschen Steuersündern, die über die Schweiz und aus der Schweiz Gelder dem deutschen Fiskus entziehen würden, das Handwerk zu legen. Auch aktuell wegen die Wellen der Erregung auf beiden Seiten hoch, weil Nordrhein-Westfalen wieder eine Steuersünder-CD mit angeblich belastendem Material gegenüber der Finanzwirtschaft der Schweiz aufkaufte. Es wurde bereits im Beitrag nebenan gesagt, dass Steuerhinterziehung eine schlimme Straftat darstellt und deshalb soll ja über ein Abkommen zwischen der Schweiz und Deutschland der Steuerhinterziehung die Basis entzogen werden.

Unmöglich ist es, wie führende Persönlichkeiten unseres Landes mit der Schweiz umspringen. Vom Schurkenstaat bis hin zur aktuellen Wortwahl der organisierten Kriminalität Schweizer Banken durch SPD-Chef Sigmar Gabriel ist so ziemlich alles undiplomatisch Böse vertreten. Zu erinnern ist auch, dass Ex-Finanzminister Peer Steinbrück mit der „Kavallerie“ einreiten wollte. Der entstandene politische Schaden, die inzwischen stark zunehmende Verärgerung der Bevölkerung der Schweiz gegenüber Deutschland, überwiegt den Steuersünder-Ärger um ein Vielfaches.

Beste Beziehungen zwischen Schweiz und Deutschland

Die Schweiz und Deutschland entwickelten in den letzten Jahrzehnten ein Musterverhältnis einer gutnachbarschaftlichen Zusammenarbeit. 363 Kilometer lang ist die gemeinsame Grenze, 64% der Schweizerinnen und Schweizer sprechen Deutsch. Traditionell gibt es vor allem zwischen Baden-Württemberg und unseren Schweizer Freunden viele wirtschaftliche und kulturelle Gemeinsamkeiten. Schweizer Unternehmen gehören zu den größten Auslandsinvestoren in Deutschland und beschäftigen rund 344.000 Menschen in unserem Land. Schweizer Weltunternehmen wie Nestlé, Novartis, Roche, ABB, Schindler, Sulzer sind wichtige Gestalter der Wirtschaft auch in Deutschland. Mit 47 Milliarden Euro war 2011 die kleine Schweiz einer der wichtigsten Abnehmer deutscher Exporte. Wir betreiben mit der Schweiz gemeinsame Kraftwerke. Aber auch die Finanzwirtschaft – und keineswegs nur die Banken – ist ein wichtiger Akteur in Deutschland, wenn nur die Zürich-Gruppe, als eine auch große „deutsche“ Versicherungsgruppe genannt werden darf.

Die Schweiz ist gerade für Deutschland ein wichtiges Transitland. Alle Beteiligten wären daher gut beraten, das „höhere Gut“, nämlich gute Beziehungen, richtig zu gewichten. So hoch können die „Erlöse“ deutscher Steuersünder nicht sein, als dass Deutschland einen treuen Freund und Partner nachhaltig vergrault. Es ist sehr unangenehm, dass man sich als deutscher Staatsbürger in der Schweiz für die Wortwahl einzelner deutscher Politiker entschuldigen muss.

NORDRHEIN-WESTFALEN ERGÄNZT seine Industrie mit neuen Technologien und Dienstleistungen: Ein Land im starken wirtschaftlichen Wandel

> Günter Spahn

Die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen wird Zentralbank der Sparkassen in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg. Gleichzeitig übernimmt das Institut das mittelständische Firmenkundengeschäft der ehemaligen WestLB. Sowohl als verbundene Zentralbank (siehe weiteren Beitrag auf dieser Seite) als auch als Begleiter im Firmenkundengeschäft sieht die Helaba ihre Rolle in erster Linie als Partner. Die Bank ist sich bewusst, dass die Herausforderungen insbesondere im bevölkerungsreichsten und – gemessen am Bruttoinlandsprodukt – stärksten deutschen Bundesland groß sind. Die Helaba will das Vertrauen auch in Nordrhein-Westfalen und in Brandenburg im engen Zusammenwirken mit den Sparkassen rechtfertigen. Nachstehend zeichnen wir eine Momentaufnahme des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen.

Würde man Nordrhein-Westfalen mit den volkswirtschaftlichen Eckziffern der verschiedenen Länder in der EU vergleichen, wäre das Land an Rhein, Ruhr und Weser, zwischen Weserbergland, Teutoberger Wald, Münsterland, Bergisches Land, Westerwald und Eifel in der vordersten Reihe positioniert. Nordrhein-Westfalen ist mit 17,9 Millionen Einwohnern mit deutlichem Abstand zu Bayern (12,6 Millionen Ew), das einwohnergrößte deutsche Bundesland. Trotz gelegentlicher weiß-blauer Kraftmeiereien ist NRW mit einem Bruttoinlandsprodukt von 568,9 Milliarden Euro (2011) in der Wirtschaftskraft in Deutschland klar die Nummer eins. Vom gesamten deutschen BIP in Höhe von 2.570,8 Mrd. Euro stammen also allein 22,1% – über ein Fünftel – aus Nordrhein-Westfalen.

Gewiss spiegelt die aktuelle konjunkturelle Entwicklung Nordrhein-Westfalens eine leichte Eintrübung wider. Während Deutschland insgesamt nach einer Analyse der Helaba 2011 eine Wachstumsrate von 3% erreichte, lag der entsprechende Wert in NRW aufgrund der schwächeren Industriekonjunktur mit 2,6% etwas darunter. Aufgrund der Sparmaßnahmen in öffentlichen Haushalten einiger Länder der EU wird im laufenden Jahr – aber immer noch auf einem guten Niveau – mit einem kleineren Wachstum gerechnet. Die Helaba rechnet für 2012 in NRW nicht mit einer tiefen Rezession, sondern nur mit einem abgeschwächten Wachstum von knapp einem Prozent.

Nach wie vor ist der wirtschaftliche Wandel in NRW allgegenwärtig. Das nach dem 2. Weltkrieg von Kohle und Stahl geprägte Land war vom Strukturwandel

besonders betroffen. Im Land der Schwerindustrie trug das produzierende Gewerbe selbst noch zu Beginn der siebziger Jahre mit einem Anteil von 52% an der gesamten Wirtschaftsstruktur bei und noch zu Beginn der neunziger Jahre war der Sektor Produktion mit Bergbau, Stahlherstellung und Verarbeitung, Maschinen und Anlagen sowie mit der Chemie mit einem Anteil von 38% der wichtigste Akteur der nordrhein-westfälischen

Nach wie vor ist Nordrhein-Westfalen auch sehr gut aufgestellt in den Industriebranchen Chemie, Maschinenbau, Stahl- und sonst. Metallherzeugung sowie in der Autoindustrie und deren Zulieferer. Große Industrieunternehmen – längst Weltplayer – aus NRW sind außerhalb der Energiewirtschaft z.B. ThyssenKrupp, Bayer, Henkel, Evonik, Oetker und Lanxess. In der chemischen Industrie gehört der Großraum Köln/Le-

lieferer etwa mit den Fuchs-Felgen. Miele ist ein bekannter Hausgerätehersteller und Marktführer mit einem hohen Qualitätsniveau. Dies gilt auch für Claas als Partner der Landwirtschaft mit Traktoren, Mähdreschern und sonstigen Landmaschinen. Diese wenigen Beispiele, stellvertretend für eine große Anzahl weiterer erfolgreicher Familienfirmen genannt, unterstreichen die Bandbreite innovativer Unternehmen aus den verschiedensten Branchen.

richtungen – viele Neugründungen. Insgesamt hat NRW eine ausgewogene Unternehmensstruktur: KMUs, Hidden Champions und Großkonzerne. Relativ unbekannt ist die enorme Dichte von Familienunternehmen, die zum großen Teil immer noch inhaber- bzw. familiengeführt werden. Dafür stehen zahlreiche Spitzenfirmen wie Henkel, Haniel, Bertelsmann, Oetker oder im Handelsbereich Aldi, Tengelmann oder



NRW ist das Land der klassischen Industrien. Bild: Bayer HealthCare am Standort Bergkamen.

© Bayer HealthCare

lischen Wirtschaft. Der Anteil des produzierenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung ist inzwischen auf 24% gesunken. Finanzdienstleistungen, Vermietungen, Consulting und sonstige Dienstleistungen haben inzwischen einen Anteil von 30%. Land- und Forstwirtschaft sowie die Fischerei haben mit einem Anteil von unter einem Prozent eine untergeordnete Bedeutung.

Energieland Nr. 1

Freilich hat Nordrhein-Westfalen nach wie vor starke industrielle Säulen. Das Land ist der wichtigste Energiestandort in Deutschland. In Nordrhein-Westfalen wird mehr Energie erzeugt und genutzt, als in jedem anderen deutschen Bundesland. Die führenden Energieunternehmen E.ON und RWE haben nicht nur ihren Konzernsitz in Düsseldorf bzw. in Essen, sondern betreiben Kraftwerke im Lande und investieren gleichzeitig sowohl in konventionelle als auch in erneuerbare Erzeugungsanlagen. Vor kurzem hat RWE ein neues und besonders umweltfreundliches Großkraftwerk am Energiestandort Neurath eingeweiht, das vor dem Hintergrund der Energiewende zur Absicherung der Stromversorgung beiträgt. Weitere wichtige Unternehmen der Energiewirtschaft sind die Essener Steag sowie Trianel (Aachen) als Partner vieler Stadtwerke. Auch die Steag und Trianel sind bedeutende Investoren in NRW.

Eine gewisse Eigenständigkeit im Rahmen des E.ON-Konzerns spielt die Essener E.ON-Ruhrgas AG als größtes deutsches Unternehmen der Gasindustrie. Nordrhein-Westfalen beansprucht bei der Energiewende eine herausragende Rolle, ohne die traditionellen Kraftwerke auf der Basis Stein- und Braunkohle abzuschreiben. Gerade in der umweltfreundlichen Kohleverstromung – und die ist mit innovativen Verfahren inzwischen möglich – kann NRW auf den Weltmärkten seine Kompetenzen einbringen.

verkusen zu den bedeutendsten deutschen Chemiestandorten.

750.000 mittelständische Unternehmen

Prunkstück der Wirtschaft sind auch 750.000 mittelständische Unternehmen mit Sitz in NRW. Ausschlaggebend für dieses Standing sind hochqualifizierte Mitarbeiter(innen). Davon profitieren auch – neben dem Umfeld der zahlreichen Universitäten und Forschungsein-

die Schuhkette Deichmann. Viele Familienunternehmen aus NRW gehören auf ihren Gebieten zu den führenden Anbietern, etwa Benteler in den Bereichen Stahl, Stahlrohre und Automobiltechnik oder Hella als Automobilzulieferer für Lichttechnik und Elektronik. Auch die Otto Fuchs-Gruppe, zu der auch das Fenster- und Fassadenunternehmen Schüco gehört, ist in vielen Nischen ein anerkannter Partner mit Produkten für Luft- und Raumfahrt, Bauindustrie und ebenfalls als Automobilzulie-

Größter Messeplatz

Nordrhein-Westfalen ist auch im weltweiten Maßstab ein führender Messeplatz. Dafür stehen die bekannten Messezentren in Köln, Düsseldorf, Essen und Dortmund, aber auch für Fachmessen in Bad Salzungen. Insgesamt über 100 internationale Leitmesen finden in Nordrhein-Westfalen statt. Beispiele sind die anuga, drupa, photokina, MEDICA, die Boot als großer Markt für Wassersport, Boote und Yachten, E-word energy & water oder die security und die M.O.W. in Bad Salzungen als Branchentreff rund um Möbel.

Im Umfeld der Messeplätze hat sich ein bedeutendes Konferenz-, Tagungs- und Kongressgeschäft entwickelt. International bekannte Locations sind die Westfalenhallen in Dortmund, die KölnArena oder die Grugahalle in Essen. Messen, Kongresse und Tagungen haben eine wichtige Strahlwirkung und sind somit ein hervorragender Imageträger für Nordrhein-Westfalen. Gleichzeitig erhält die Tourismuswirtschaft durch die Übernachtungen wichtige Impulse.

Schließlich ist Nordrhein-Westfalen durch die starke Position der Stadt Köln als wichtigstes deutsches Rundfunk- und Fernsehzentrum mit WDR, RTL und anderen Sendern ein führender Medienstandort. Hinzu kommen bedeutende Verlagshäuser in Gütersloh (Bertelsmann), Essen (WAZ-Gruppe), Köln (Dumont), und Düsseldorf (Mediengruppe RP) mit jeweils großen Druckereien. In Sogwirkung der Medien hat sich insbesondere in Düsseldorf ein wichtiges Werbeagenturengeschäft entwickelt.

Bedeutende Finanzwirtschaft

Immer noch ist Nordrhein-Westfalen auch ein wichtiger Finanzplatz. Vor allem die führenden Versicherungsstädte Köln und Düsseldorf begründen diesen Ruf. Zahlreiche Versicherungskonzerne werden von Köln Düsseldorf geführt. Alle großen Banken haben im gesamten Land wichtige Niederlassungen. HSBC Trinkaus, von Oppenheim und das Bankhaus Lampe gehören zu den bekannten Privatbanken mit Hauptsitz in NRW. Eine wichtige Rolle nimmt als Förderinstitut des Landes Nordrhein-Westfalen die NRW Bank mit Sitz in Düsseldorf ein. Eine zentrale Funktion für die Bedeutung und Qualität der Finanzwirtschaft NRW haben die Sparkassen und ihre zwei Sparkassenverbände Rheinischer Sparkassen und Giroverband sowie der Sparkassenverband Westfalen-Lippe. Mit 60.000 Mitarbeiter(innen) und einer Bilanzsumme von 274,6 Mrd. Euro (2011) sind die Sparkassen führender Wirtschaftsfaktor für das ganze Land. Die Sparkassen sind sowohl im Kreditgeschäft als Privat- als auch an Firmenkunden mit Marktanteilen von 40% bzw. 33% Marktführer und gleichzeitig ein verlässlicher Partner. Die Sparkassen in Köln (Stadtsparkasse Köln-Bonn und Kreissparkasse Köln), Düsseldorf, Münsterland Ost und Dortmund gehören bundesweit zu den größten Sparkassen.



Das Düsseldorfer Stadttor repräsentiert die Wandlung von Nordrhein-Westfalen zum modernen Kommunikations- und Dienstleistungsstandort.

© Messe Düsseldorf

NRW in Zahlen

Fläche in km ²	34.088
Einwohner in Mio. (2012)	17,9
BIP in Mrd. Euro (2011)	568,9

Größte Städte:

Köln	1.017.000
Düsseldorf	592.000
Dortmund	581.000
Essen	573.500
Duisburg	488.000
Bochum	374.000

(alle Städte November 2011)

HELABA WIRD PARTNER und Sparkassen-Zentralbank für weitere 117 Sparkassen:

Für alle Beteiligten eine „Win-Win“-Situation

> Günter Spahn

Nach der am 17. September 2012 erfolgten Handelsregistereintragung durch das Amtsgericht Düsseldorf ist nun auch rechtlich und formal die Übertragung der Verbundbank NRW auf die Helaba erfolgt. Somit wird die Helaba für 117 Sparkassen in Nordrhein-Westfalen und in Brandenburg die Aufgabe einer Sparkassen-Zentralbank einnehmen. Damit wird ein „Konzept der Vernunft“ umgesetzt.

Die 117 erwähnten Sparkassen können nun wieder mit einer stabilen Sparkassen-Zentralbank der S-Finanzgruppe zusammenarbeiten. Die unsichere Phase ist zu Ende. Das Hin und Her um die einst größte deutsche Landesbank WestLB, bis zu ihrer Auflösung das Spitzeninstitut der Sparkassen in NRW und Brandenburg, war zum Schluss doch für das gesamte Lager der deutschen S-Finanzgruppe sehr schwierig und anstrengend. 106 Sparkassen in Nordrhein-Westfalen und 11 Sparkassen in Brandenburg haben eine berechenbare und zuverlässige „Heimat“ durch die Rolle der Helaba als Bank der Sparkassen. Für alle Beteiligten – die Träger der Helaba und der ehemaligen WestLB, die Helaba selbst und die zum „Verbund“ der Helaba hinzukommenden 117 Sparkassen – stellt die gefundene Lösung eine Win-Win-Situation dar.

Partnerschaft – nicht Konkurrenz

Die Helaba, so wird im Main-Tower in Frankfurt immer wieder betont, sieht sich als öffentlich-rechtliches Institut eng mit den jeweiligen Regionen (nach Hessen und Thüringen jetzt Nordrhein-Westfalen und Brandenburg) verbunden. Das Institut begreift sich nicht nur als Produktlieferant für die Sparkassenkunden,

sondern auch als glaubwürdiger Partner mit und zu den Sparkassen. Die Helaba, die robust und ohne Schrammen die Irritationen der letzten Jahre, die durch die Stichworte Finanz-, Verschuldungs- und Eurokrise geprägt waren und sind,

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass die Basis als führende Verbundbank bei der Helaba wesentlich verbreitert wird. Geographisch schließt sich an das bisherige Kerngebiet Hessen-Thüringen im Westen nahtlos an die Achse Kassel, Pa-

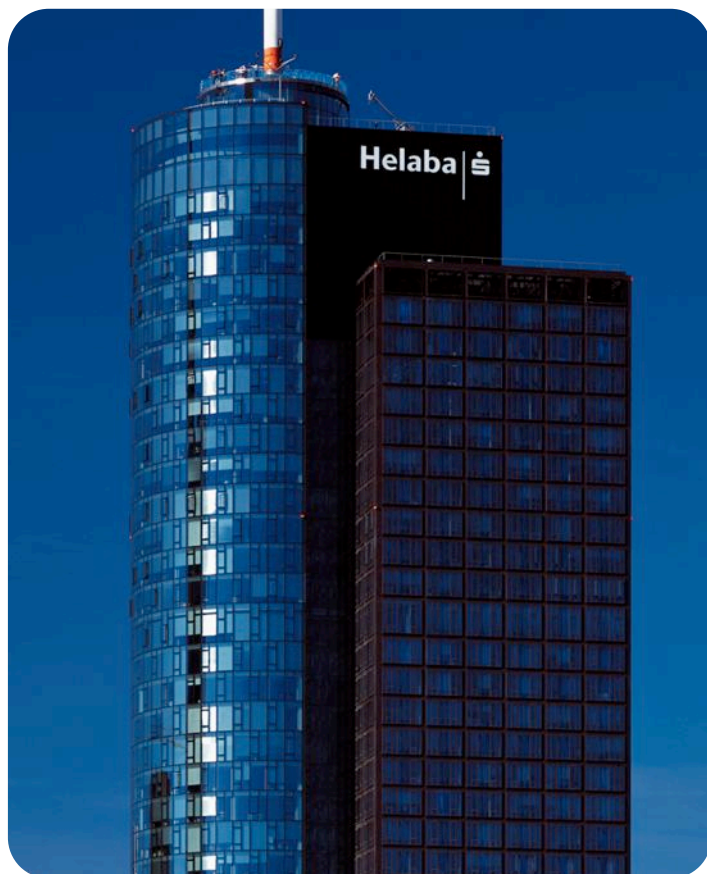
nordrhein-Westfalen (das Land erwirtschaftet immer noch mit Abstand das höchste Bruttoinlandsprodukt aller deutschen Bundesländer) besitzt ein erhebliches Chancenpotenzial für die Umsetzung des Geschäftsmodells einer Verbundbank und für das Konsortialgeschäft mit großen Firmenkunden. Nordrhein-Westfalen besitzt eine überdurchschnittlich große Anzahl starker und inhaber- bzw. familiengeführter Unternehmen. Auch das Land Brandenburg setzt im Umfeld der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg auf eine gute Zukunftsentwicklung mit weiteren innovativen Clustern und Firmengründungen.

vor große Aufgaben stellen. Da-rauf wies auch der Präsident des Sparkassen- und Giroverbandes Hessen-Thüringen, Gerhard Grandke, hin. Die neue Struktur werde kein Selbstläufer und erfordere deshalb erhebliche Anstrengungen. Die Helaba, so Grandke, müsse in ihrer Funktion als Sparkassen-Zentralbank auch für die hinzukommenden 117 Sparkassen „werben und durch Leistung überzeugen“. Wer den Helaba-Chef Hans-Dieter Brenner kennt, weiß, dass er diese Botschaft mit großem Engagement umsetzen wird. Brenner hat mit seinem Team die Bank ganz hervorragend und umsichtig durch die Finanzkrisen gesteuert. Der Erfolg hat ihn bestätigt.

Neue Struktur und Größenordnung

Die Helaba gehört (Halbjahreszahlen 2012) mit einer Konzernbilanzsumme von 166,5 Mrd. Euro zu den Banken, die trotz des Umfeldes der negativ prägenden Schuldenkrise in einigen Ländern der Eurozone ihre positive Ergebnisentwicklung fortsetzen konnte und somit ein stabilisierendes Element der deutschen Finanzwirtschaft darstellt. Mit den Schwerpunkten Großkunden, Verbundbank und Förder- und Infrastrukturgeschäft ist die Helaba eine führende Regionalbank mit einer internationalen Ausrichtung. Nach der Übernahme des zusätzlichen Verbundgeschäftes (40 Mrd. Euro Bilanzsumme) und der Funktion einer Sparkassen-Zentralbank in NRW und Brandenburg stößt die Helaba in eine neue Größenordnung vor. Gleichzeitig wird das Institut ca. 450 Mitarbeiter(innen) der ehemaligen WestLB übernehmen und somit ca. 6.500 Mitarbeiter(innen) im gesamten Konzern beschäftigen. Die Ausweitung der Helaba-Gruppe wird zweifelsfrei die Bank

Dennoch kommen auf die Helaba auch vom erweiterten Eigner- bzw. Trägerkreis neue Herausforderungen zu. Denn mit der Übernahme des Verbundgeschäftes der WestLB ist auch die Verbreiterung bzw. Aufnahme von vier zusätzlichen Trägern verbunden. Dies sind der Rheinische Sparkassen- und Giroverband (RSGV) und der Sparkassenverband Westfalen-Lippe als bisherige Träger der „alten“ WestLB, der Deutsche Sparkassen- und Giroverband als Träger der Sicherungsreserve der Landesbanken und der Sicherungsreserven der Sparkassen-Regionalverbände. Hauptträger bleibt nach der gesamten Transaktion weiterhin der Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen mit 68,85%. Das Land Hessen hält 8,1% des Stammkapitals, der Freistaat Thüringen 4,05%. Die neu hinzutretenden Träger halten insgesamt 19%. Die Abstimmungsprozesse im Trägerkreis werden künftig nicht leichter. Bei der Vorstellung des Halbjahresergebnisses 2012 zeigte sich Helaba-Chef Brenner aber zuversichtlich, die Bank insbesondere durch die Übernahme des Verbundgeschäftes auch künftig strategisch erfolgreich gut zu entwickeln.



Die Helaba konnte erfolgreich allen Stürmen der Finanzkrisen trotzen. © Helaba

bravourös bestand, setzt vor allem auch in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg auf das Prinzip „Partnerschaft und nicht Konkurrenz“, wie Helaba-Vorstandschef Hans-Dieter Brenner betont.

derborn, Sauerland, das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland Nordrhein-Westfalen an. Lediglich Brandenburg ist eine „Insel“, die nicht direkt an Thüringen anschließt. Insbesondere

BEREINIGT KONNTE DIE LANDESBANK im 1. Halbjahr 2012 erneut zulegen:

Helaba will an das Rekordjahr 2011 anknüpfen

Die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen konnte im laufenden Geschäftsjahr in den ersten sechs Monaten zwar „unter dem Strich“ nicht ganz an ihr bisher bestes Halbjahresergebnis 2011 anknüpfen, aber bei den wichtigen operativen Kennziffern Zinsüberschuss und Handelsergebnis konnte die Bank sogar noch zulegen. Die Landesbank

Hessen-Thüringen setzt somit ihre erfolgreiche Entwicklung weiter fort. Bereits für das Gesamtjahr 2011 präsentierte die Helaba mit einem Vorsteuerergebnis von 492 Mio. Euro das beste Konzernergebnis seit Bestehen der Bank. Mit einem Halbjahresergebnis 2012 vor Steuern in Höhe von 288 Mio. Euro verfehlte die Bank formal zwar das entsprechende Ergebnis von 333 Mio. Euro

(1.Hj. 2011); bereinigt um Einmalaufwendungen infolge der Übernahme der Verbundbankfunktion in NRW und Brandenburg – siehe Beitrag oben – und der vollen Berücksichtigung der Bankenabgabe für das Geschäftsjahr 2012 hätten die Frankfurter wohl die entsprechenden Werte von 2011 wieder erreicht, ja sogar steigern können, wenn man berücksichtigt, dass die vorsichtige Helaba die Risikovorsorge um 63 Mio. Euro (von 99 auf 162 Mio.) im 1. Hj. aufgestockt hat.

Man sollte aber auch nicht ständig dem Zwang unterliegen, „beste Ergebnisse“ immer weiter zu steigern. Dies würde zu einem Druck führen, auch Aktivitäten anzupeilen, die man lieber bleiben lassen sollte. Die Helaba konnte sich vielmehr durch eine umsichtige Geschäftspolitik von vielen negativen Entwicklungen der Finanzkrise abkoppeln und wie man sieht, gibt ihr der Erfolg auch recht. Zwar spürt auch die Helaba eine gewisse nachlassende konjunkturelle Dynamik, gleichwohl ist Helaba-Chef Brenner zuversichtlich „aus heutiger Sicht für das Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis auf dem hohen Niveau des Vorjahres“ zu erreichen. Brenner setzt dabei auf ein stabiles Kundengeschäft und ein überdurchschnittliches Handelsergebnis.

Trotz des derzeit niedrigen Zinsniveaus konnte die Helaba im 1. Hj. 2012 die Zinserträge mit 547 Mio. Euro (Vj. 488

Mio.) deutlich steigern. Auch das Handelsergebnis legte mit 44 Mio. Euro auf 217 Mio. Euro kräftig zu. Einen Eckpfeiler sieht Brenner auch in der Übernahme des Verbundgeschäftes der ehemaligen WestLB. „Zusammen mit der bereits erfolgten Übernahme der Sparkassen-zentralbankfunktion in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Brandenburg“ prognostiziert der Vorstandsvor-

sitzende der Helaba Landesbank Hessen-Thüringen eine solide Basis für die strategische Weiterentwicklung der Helaba. Getragen wird die Helaba in ihrem Kerngebiet Hessen von einer nach wie vor exportstarken Industrie. Auch in Nordrhein-Westfalen (siehe Portrait in dieser Ausgabe) wird nicht mit einer Rezession gerechnet – allenfalls mit einem abgeschwächten Wachstum.



Hans-Dieter Brenner setzt auch in der Zusammenarbeit mit den Sparkassen in NRW und Brandenburg auf Partnerschaft und nicht Konkurrenz. © Helaba

Helaba-Konzern 1. Halbjahr 2012 nach IFRS

Eckdaten:	Q1	Q1	Veränderung	
	2012	2011	in Mio. €	in %
Zinsüberschuss	547	488	59	12,1
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-162	-99	-63	-63,6
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	385	389	-4	-1,0
Provisionsüberschuss	121	131	-10	-7,6
Handelsergebnis	217	173	44	25,4
Ergebnis aus Sicherungszusammenhängen/ Derivaten	-16	38	-54	>-100,0
Ergebnis aus Finanzanlagen (inkl. Equity-Bew.)	-15	-20	5	25,0
Sonstiges betriebliches Ergebnis	107	101	6	5,9
Verwaltungsaufwand	-511	-479	-32	-6,7
Konzernergebnis vor Steuern	288	333	-45	-13,5
Ertragsteuern	-94	-62	-32	-51,6
Konzernergebnis	194	271	-77	-28,4

DIE S-FINANZGRUPPE als Partner der Wirtschaft und der Privathaushalte:

Entscheidungs- und kundennahe Präsenz

> Sven Skoglund

Die Sparkassen-Finanzgruppe hat als der klassische bürger- und kundennahe Finanzpartner für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands eine herausragende Bedeutung! Allein durch die beachtliche Anzahl ihrer 345.00 Mitarbeiter(innen) stellt sie einen der wichtigsten Arbeitgeber dar. Mit den enormen monatlichen Gehaltszahlungen kurbelt die Gruppe ganz erheblich die Binnenkonjunktur an. Auch als bedeutender Steuerzahler sowie als Auftraggeber an Industrie und Handwerk trägt sie wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland bei. Mit den derzeit 426 Sparkassen und acht Landesbanken ist die S-Finanzgruppe flächendeckend präsent und als Kreditgeber Marktführer im Kreditgeschäft sowohl für Unternehmen als auch für die Privathaushalte. So beträgt der Marktanteil bei der Kreditvergabe an den Mittelstand derzeit bundesweit ca. 43%. Beim Handwerk beträgt der Anteil sogar

72,5%. Mit der gesamten Struktur der Gruppe mit Sparkassen, Landesbanken, zehn Landesbausparkassen, elf öffentlich-rechtlichen Versicherungsgesellschaften sowie weiteren 78 Gesellschaften für Leasing, Factoring und Kapitalbeteiligung deckt die S-Finanzgruppe die komplette Palette rund um die Bereiche Finanzierung, Sparen, Vorsorgen, Versicherungen und Bausparen allumfassend ab. Hinzu kommt die DekaBank als zentraler Asset-Manager für die gesamte S-Finanzgruppe. Die Dimension ist beispielsweise beim Kern der Gruppe, den 426 Sparkassen mit über 15.400 Geschäftsstellen, bezogen auf die deutsche Gesamtbevölkerung, enorm: 50 Millionen Kunden – davon zwei Millionen Unternehmen aller Größenordnungen – setzen ihr Vertrauen beim sensiblen Thema Geld in die „deutsche Institution“ Sparkasse. Insgesamt repräsentiert die S-Finanzgruppe ein Geschäftsvolumen – Basis Geschäftsjahr 2011 – von 3.030 Milliarden Euro und ist somit die größte deutsche Kreditinstitutengruppe Deutschlands. Allerdings



Die Sparkassen und die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen (links Frankfurter Sparkasse, rechts Helaba) ergänzen sich ideal als Verbundpartner. © Frankfurter Sparkasse

brauchen die Kunden vor der schieren Größe aufgrund der dezentralen Struktur keine Angst zu haben. Insbesondere durch den Verbundcharakter

von Sparkassen, Landesbanken und Landesbausparkassen sind die Kundeneinlagen bei der Sparkassen-Finanzgruppe nach Angaben des Deutschen Spar-

kassen- und Giroverbandes in unbegrenzter Höhe abgesichert. Keimzellen der gesamten S-Finanzgruppe sind die Sparkassen, die elf regionale Sparkassen- und Giroverbände gebildet haben. Als „Dach“ fungiert zusätzlich der Deutsche Sparkassen- und Giroverband in Berlin. Unter der Struktur der elf regionalen Sparkassen- und Giroverbände sind die Beteiligungen wie Landesbanken und öffentlich-rechtliche Versicherungen gebündelt. Bei einigen Landesbanken wiederum sind Beteiligungen wie Landesbausparkassen und das Strukturfördergeschäft direkt angeschlossen. Die Landesbanken haben im Rahmen der S-Finanzgruppe als Verbundpartner der Sparkassen und als „Bank der Sparkassen“ unter dem Stichwort Sparkassenzentralbank (siehe weiteren Beitrag auf dieser Seite) eine besondere Bedeutung. Auch im Bauspargeschäft ist die S-Finanzgruppe mit den zehn Landesbausparkassen mit einem Marktanteil von ca. 36% Marktführer. Dabei werden die Dienstleistungen über die Sparkassen als Verbundpartner angeboten.

VERBUNDMODELL am Beispiel der S-Finanzgruppe Hessen-Thüringen:

Bündelung der Kräfte und Verbundabschluss



Das Sparkassen Finanzzentrum (SGVHT, Helaba, LBS) in Erfurt. © Helaba

> Günter Spahn

Die enge Zusammenarbeit innerhalb der Sparkassen-Finanzgruppe Hessen-Thüringen geht weit über das übliche Maß hinaus und hat einen Modellcharakter für das gesamte deutsche Sparkassen-Lager. Von allen deutschen Sparkassen und Landesbanken haben besonders konsequent die Sparkassen in Hessen und Thüringen mit dem Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen (SGVHT) das Verbundmodell umgesetzt. Das Geschäftsmodell dokumentiert eine

sehr weitgehende Zusammenarbeit innerhalb der gesamten S-Finanzgruppe Hessen-Thüringen und wurde bereits 2003 verabschiedet. Zwei Eckpunkte sind besonders herauszuheben. Erstens legt seit 2004 die Sparkassen-Finanzgruppe Hessen-Thüringen einen gemeinsamen Abschluss vor und zweitens wurde ein gemeinsames Risikomanagement durch einen Risikoausschuss als neues Element der Zusammenarbeit in einer regionalen Sparkassen-Finanzgruppe gebildet. Die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen fungiert als Verbundbank für die Sparkassen u.a. in den Bereichen Ab-

wicklungs- und Steuerungssysteme. Als Sparkassenzentralbank – siehe Beitrag unten – übernimmt sie weitere Geschäftsaktivitäten und Dienstleistungen, koordiniert mit den Sparkassen. Mit der gemeinsamen Verbundrechtschaftslegung unterstreicht die gesamte S-Finanzgruppe in Hessen und Thüringen partnerschaftliche Stärken und präsentiert sich als Einheit wirtschaftlich und rechtlich selbstständiger Unternehmen – allerdings mit einer gemeinsamen Philosophie und Strategie. Bei der Vorlage des Verbundabschlusses 2011 mit einem erfreulichen Vorsteuerergebnis von 1,3 Milliarden Euro unterstrich Gerhard Grandke, Präsident der SGVHT, die

Richtigkeit des Verbundmodells: „Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen hat unser Verbund seine Leistungskraft und Stabilität unter Beweis gestellt.“ Insbesondere die Helaba Landesbank Hessen-Thüringen hat sich seit der Einführung des Verbundkonzeptes noch besser auf die Sparkassenbedürfnisse konzentrieren können. Von den in Hessen und Thüringen gewonnenen guten Erfahrungen können nun auch die Sparkassen in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg durch die Partnerschaft mit der Helaba profitieren. In Hessen und Thüringen übernimmt die Helaba für die Sparkassen zahlreiche Aufgaben. Dabei wird sie vom Sparkas-

sen- und Giroverband unterstützt. Die Sparkassen selbst können sich dadurch auf ihre Kompetenzen vor Ort konzentrieren. Der SGVHT bündelt zusätzlich zu den entsprechenden direkten Aktivitäten der Sparkassen vor allem auch die Förderung der Bereiche Soziales, Kultur, Sport, Umwelt und Wissenschaft, u.a. über die Sparkassen-Kulturstiftung Hessen-Thüringen. Dieses Engagement für die Gesellschaft ist erheblich. Durch Stiftungsausschüttungen und sonstige Förderbeiträge wurden allein im Jahr 2011 für gemeinnützige Zwecke und Einrichtungen 41,8 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Die S-Finanzgruppe nimmt ihren regionalen Auftrag sehr ernst.

Was macht eigentlich eine Sparkassenzentralbank

Im Rahmen der Sparkassen-Finanzgruppe haben die Landesbanken für die Sparkassen eine herausgehobene Bedeutung. Dabei geht es nicht nur um den eher abstrakten Begriff Partnerbank. Für den Laien am ehesten verständlich ist wohl die Bezeichnung „Bank der Sparkassen“. Als verbundene – nämlich zum Verbund der S-Finanzgruppe gehörend – Zentralbank der Sparkassen sind die Landesbanken der klassische Partner der Sparkassen vor allem immer dann, wenn Volumen, etwa von größeren mittelständischen Sparkassenkunden, in einen Grenzbereich kommen. Ein gutes Beispiel dafür sind Metakreditgeschäfte, besser bekannt unter dem Begriff Konsortialkredite. Es handelt sich dabei um Kredite, die von mindestens zwei Finanzinstituten – Metisten – abgewickelt werden. Dies sind logischerweise bei der S-Finanzgruppe die Sparkasse und ihr „Partner“, die Landesbank als Sparkassenzentralbank. Eine weitere wichtige Funktion für die Sparkassen nehmen die Landesbanken als Sparkassenzentralbank immer dann ein, wenn Firmenkunden der Sparkassen der Begleitung bei größeren Auslandsgeschäften bedürfen.

Selbst eine große Sparkasse benötigt bei der Begleitung eines „Hidden Champions“, z.B. bei Exportgeschäften, die Ressourcen und Marktkenntnisse „ihrer“ Landesbank, die über ein entsprechendes Netz verfügt: entweder eigene Niederlassungen, Repräsentanzen oder befreundete Korrespondenzbanken „vor Ort“. Als verbundene Zentralbanken sind die Landesbanken der klassische Sparkassenpartner als Produktlieferant für das Privatkundengeschäft der Sparkassen und als Servicepartner. So profitieren die Sparkassen vom Research und von den Marktkenntnissen der Landesbanken ganz allgemein. Vereinfacht formuliert haben vor allem kleinere Sparkassen keine eigene volkswirtschaftliche Abteilung. Im technischen Bereich sind die Landesbanken als Partner der Sparkassen Programmlieferant im Softwarebereich. Hier ist die Interessenbündelung besonders wichtig, weil Softwarekosten selbst größere Institute, auf sich allein gestellt, oft überfordern können. Dem Bereich Servicepartner und Produktlieferant kommt daher eine zentrale Bedeutung zu. Als Girozentrale wickeln die Landesbanken den bargeldlosen Verkehr der Sparkassen ab. Im Rahmen der Familie

der S-Finanzgruppe sind die Landesbanken der „interne“ erste Partner der Refinanzierungen der Sparkassen. Hier ist im sehr wörtlichen Sinne die Landesbank die „Bank der Sparkassen“. Für die Sparkassen ist insgesamt eine verlässliche Sparkassenzentralbank von ausschlaggebender Bedeutung. Eine besonders wichtige Rolle nimmt auch das Bauspargeschäft über die in aller Regel den Landesbanken angeschlossenen Landesbausparkassen ein. Im öffentlich-rechtlichen Bereich, z.B. bei Kommunalkredit, partizipieren die Sparkassen von den Landesbanken-Ressourcen im Fördergeschäft. Vereinfacht ausgedrückt kann das Rollenverständnis von Sparkassen und Landesbanken mit einem Satz umschrieben werden. Beide sitzen in einem Boot. Die Landesbanken brauchen das Geschäft mit den Sparkassen als eine wesentliche Säule ihres Geschäftsmodells und die Sparkassen würden ohne die Landesbanken Kapazitäten aufbauen müssen. Da die Sparkassen über ihre Sparkassenverbände – neben den Ländern – Träger bzw. Eigner der Landesbanken sind, wird der bereits erwähnte Familiencharakter noch unterstrichen.

Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen (SGVHT)

Bilanzsumme inkl. Helaba-Konzern	246,5 Mrd. Euro
Verbundergebnis vor Steuern	1,3 Mrd. Euro
gezahlte gewinnabhängige Steuern	300 Mio. Euro
Eigenkapital	15,4 Mrd. Euro
Mitarbeiter (ohne SV Sparkassenversicherung)	27.000
Verbundmitglieder Sparkassen	49
Sparkassen in Hessen und Thüringen	
Helaba einschließlich LBS Hessen-Thüringen und Frankfurter Sparkasse	
Hannover-LEASING	
Naspa Dublin	
SV Sparkassenversicherung (at Equity, Anteil SGVHT: 32%)	
Alle Angaben:	August 2012

EADS HAT GEPLANTE FUSION mit BAE Systems von Anfang an dilettantisch geplant:

Aus dem Merger wird wohl nichts werden

> Günter Spahn

Es ist eigentlich erstaunlich, wie dilettantisch (fast schon anfängerhaft) Tom Enders, CEO von EADS, die Fusion mit dem britischen Riesen BAE Systems plante. Selten wurde ein Großprojekt so stümperhaft in die Öffentlichkeit gebracht. Durch das Zusammengehen von EADS und BAE Systems sollte zwar mit einem Umsatz von ca. 72 Milliarden Euro ein Riese der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie entstehen und somit eine führende Position einnehmen, doch die Rechnung hat Enders ohne die Wirte gemacht. Diese sind nicht nur die Politik, sondern die Hauptkunden von BAE Systems, nämlich das amerikanische und britische Verteidigungsministerium.

Die erste Fehleinschätzung: Unternehmen der Verteidigungswirtschaft sind keine „normalen“ Firmen, weil jeweils sicherheitspolitische und strategische Hintergründe zu berücksichtigen sind. Es nützt den Herren Tom Enders und Ian King (die CEOs von EADS und BAE Systems) herzlich wenig, wenn sie im Hinterzimmer einen theoretischen Konzern schmieden (bei dem die Konzerne EADS und BAE Systems sogar weiterhin ihre Börsennotierung behalten sollen), wenn etwa der Hauptkunde von BAE Systems seine Zustimmung verweigert. Nachdem zumindest die Briten diesen Kardinalfehler aufgrund der kritischen Stimmen im Umfeld des Hauptkunden US-Verteidigungsministerium jetzt merken, beileben sie sich prompt darauf hinzuweisen, dass der Deal von BAE Systems abgeblasen würde, wenn die Amerikaner BAE Systems die sogenannte SSA (Zugang zu brisanten Informationen) entziehen. Siehe hierzu auch den Bericht „Special relationship“ auf Seite 6. Über 40% aller BAE Umsätze macht das Unternehmen mit den USA.

In der Theorie hat sich Tom Enders einen Zugang über die Briten zum amerikanischen Markt versprochen und völlig übersehen, dass da mit Verlaub vor allem der Großkunde USA zu fragen ist. Hochsensibel und geheime Verteidigungsgüter sind keine T-Shirts. BAE Systems ist als europäisches Unternehmen ganz wesentlich beim US-Programm des Tarnkappenflugzeuges F-35 Lightning II (Joint Strike Fighter) beteiligt. Vor kurzem erhielt BAE vom britischen Verteidigungsministerium einen Planungsauftrag über 328 Millionen GBP – zusammen mit der britischen Babcock International und Rolls Royce – für die



EADS hat mit dem Airbus A380 den amerikanischen Erzrivalen Boeing im Markt der Großraumflugzeuge herausgefordert.

© Airbus

Nachfolgeneration der strategischen Atom-U-Boote der Vanguard-Klasse. Die Nachfolgemuster, in United Kingdom läuft das Vorhaben unter dem „Programm Trident“, sind neue Atom-U-Boote mit einer Verdrängung von deutlich über 16.000 Tonnen je SSBN-Boot. Diese riesigen Atom-U-Boote mit Interkontinentalraketen, die jeden Punkt der Erde erreichen, sind Bestandteil der britischen Abschreckungsstrategie. Es musste doch einem Mann wie Enders klar sein, dass die Briten nie und nimmer dieses sicherheitsrelevante Programm mit der EADS teilen – es sei denn, die EADS würde ein rein britisches Unternehmen. Allein bei der Trident-Klasse geht es nach der Planungsphase um einen Auftragswert von gut 20 Mrd. GBP. Der Bereich Submarines nuclear der BAE Systems beschäftigt auf der Werft Barrow in der Grafschaft Cumbria insgesamt 5.000 Mitarbeiter.

Die zweite Fehleinschätzung war wohl, dass Enders davon ausging, dass sich die Politik in Deutschland und Frankreich mit „Goldenen Aktien“ abspesen ließe. Die politische Würdigung des Fusionsprojektes war nicht genügend politisch

vorsondiert. Gerade die EADS war nie nur ein wichtiger Player der Luft- und Raumfahrtindustrie, sondern auch und insbesondere ein Symbol für die deutsch-französische Zusammenarbeit auf dem unternehmerischen Gebiet. Es darf daran erinnert werden, dass immerhin bei Gründung der EADS die Deutschen die keineswegs kleine DASA einbrachten und auf französischer Seite war es die renommierte Aerospatiale-Matra als eine der EADS-Vorgängerfirmen. Beide Firmen wurden mit erheblichen deutschen und französischen Steuergeldern als europäische Alternative zu den Amerikanern hochgepöppelt. Es ist daher verständlich, dass sowohl in Frankreich als auch in Deutschland die industriepolitische Komponente gesehen werden muss.

Der dritte Fehler war die betriebswirtschaftliche Begründung. Bereits mit der EADS-Strategie „2020“ wollte Enders Vorgänger als EADS/CEO, Louis Gallois, die Abhängigkeit von der zivilen Luftfahrt verringern und eine zweite starke Säule Verteidigungssysteme aufbauen. Wieso, so fragen sich nicht nur deutsche Politiker, soll ausgerechnet die Rüs-

tungssparte jetzt im Rahmen einer Fusion ausgebaut werden, wenn andererseits BAE Systems die kleiner werdenden

EADS/BAE Systems nicht zustande kommen. Das Projekt kann nicht funktionieren, weil unglaubliche Fehler ins-



EADS-Chef Tom Enders muss für das Projekt EADS/BAE Systems noch viel Überzeugungsarbeit in der Politik leisten.

© Airbus

Wehretats der Staaten reklamiert? Und wieso, so die britische Presse unisono umgekehrt, will sich die starke BAE Systems mit einem Unternehmen verbinden, das offenbar in der Ausrichtung mit dem Schwerpunkt zivile Luftfahrt eine Schwäche sieht.

Ein großes Versäumnis von Tom Enders – viertens – war wohl die ungenügende Kommunikation mit seinem Aktionär Daimler, der zusammen mit einem deutschen Bankenconsortium die „deutschen“ Anteile bei der EADS von 22,36% hält. Wie dem Mediendienstleister Reuters zu entnehmen ist, sieht man in Stuttgart das Projekt der Fusion auch vom Umfeld der Kapitalmärkte kritisch. Irritiert ist man auch, weil man sich mit der staatlichen KfW-Bank in einer Verhandlungsphase über die Übernahme eines Aktienanteiles der EADS befindet. Auch der französische Unternehmer Arnaud Lagardère, der mit seiner Gesellschaft Sogea ein Teilpaket des von Frankreich gehaltenen Teils über ebenfalls 22,36% hält, ist offenbar verärgert. Ohne genaue Hintergründe, so ließ er verlauten, würde er derzeit seine EADS-Anteile nicht verkaufen.

Alles in allem wird wohl der Merger

besondere durch EADS-Chef Tom Enders gemacht wurden. Ausgerechnet der Deutsche Enders hat auch die deutsche Seite verärgert, als durchsickerte, dass wohl die operative Entscheidungszentrale der EADS auf Toulouse konzentriert würde. Es zeigt sich jetzt: Man sieht sich im Leben immer zweimal! Da insgeheim der Deal EADS/BAE Systems wohl eher als Joint Venture mit den zwei Headquarters London (Wehrtechnik) und Toulouse (zivile Luftfahrt) und einer exponierten starken Position von BAE Systems – ansonsten hätte Ian King das Projekt von vornherein nicht mitgetragen – angelegt war, fragt man sich in Deutschland, mit was die Tradition der ehemaligen DASA „abgespeist“ werden soll. Auch das sogenannte Vetorecht für Deutschland und Frankreich zieht nicht. Was bringt ein Vetorecht, so ein Politiker, wenn Deutschland bei den operativen Entscheidungen keinen Einfluss mehr hat? So sieht es auch Frankreich. Tom Enders hat etwas Erstaunliches fertiggebracht. Alle Beteiligten sind irritiert, verwundert oder sogar verärgert. Die Briten, die Franzosen, die Deutschen und die Amerikaner in erster Linie als Kunde und Partner der BAE Systems.



BAE gehört zu den Systemfirmen für die britischen Atom-U-Boote (im Bild Astute, Seite 6).

© BAE Systems

UK BESTEHT AUF EIGENSTÄNDIGKEIT seiner Kapazitäten für die nukleare Verteidigungsstrategie:

Astute: modernste Angriffs-Atom-U-Boote

> James R. Finney

Im Umfeld der derzeitigen Planungen einer Fusion zwischen EADS und BAE Systems sind die Aufregungen in United Kingdom groß. Weitgehende Einigkeit herrscht in den Medien, der britischen Politik und in der Öffentlichkeit darüber, dass die Eigenständigkeit der britischen Verteidigungspolitik mit einer starken nuklearen Abschreckung unantastbar bleibt. Mag man dies in deutschen Medien vielleicht nicht erkennen: Großbritannien sieht sich nach wie vor – und die USA bestätigen diese Rolle – als eine Top-Weltmacht mit einem beeindruckenden atomaren Abschreckungsgewicht. Dieses Gewicht basiert auch auf den eigenen Fähigkeiten und Kompetenzen für die Entwicklung und den Bau schlagkräftiger Atom-U-Boote durch die britischen Unternehmen BAE Systems, Rolls Royce als Lieferant der Atomtriebe für U-Boote, Babcock International (nicht identisch und zu verwechseln mit dem ehemaligen deutschen Kesselbauer Babcock) als weltweit renommierte Entwicklungs- und Engineeringfirma sowie Sheffield Forgemasters mit seinen Fähigkeiten für nucleare Schmiede- und Spezialstahl-Komponenten.

Seit über 500 Jahren hat die „Royal Navy“ als Garant der Seemacht Großbritannien eine hohe Akzeptanz in allen wichtigen Gruppierungen einschließlich der Politik in der britischen Gesellschaft. Die Navy unterhält immer noch mit modernsten Schiffen eine der größten Marinen der Welt. Derzeit entstehen in Großbritannien mit der HMS Queen Elizabeth und der HMS Prince of Wales die zwei größten Flugzeugträger außerhalb der USA. Aufgrund ihres atomaren Potenzials gilt die Royal Navy nach der US-Navy als zweitstärkste Marine – auch vor China, deren Marine immer noch weitgehend regional strukturiert ist und mehr Masse statt Klasse aufweist. In einigen Teilsegmenten ist die Royal Navy nicht nur Weltklasse, sondern sogar noch moderner als die US-Navy. Dies gilt vor allem für die derzeit modernsten Angriffs-Atom-U-Boote der Welt – der



Stolz der Royal Navy sind die derzeit modernsten und besten Angriffs-Atom-U-Boote der Welt – die Astute-Klasse.

© BAE Systems

Astute-Klasse. Hinzu kommen die strategischen Atom-U-Boote, doppelt so groß wie die Astute, der Vanguard-Klasse mit den Interkontinentalraketen Trident II mit Atomsprengköpfen. Diese äußerst zuverlässige Rakete ist auch auf den amerikanischen SSBN-Atom-U-Booten stationiert und erreicht Entfernungen von 10.000 Kilometer. Nur die Amerikaner und die Briten verfügen über diese Rakete und demonstrieren damit im Sinne der „Special relationship“ ihre enge Zusammenarbeit. Das britische Verteidigungsministerium gab im Mai 2012 bekannt, dass die Aufträge für Engineering und Design für die Nachfolgemuster der Vanguard-Klasse an BAE Systems, Rolls-Royce und Babcock International erteilt wurden.

United Kingdom wird seine riesigen Vanguard-Atom-U-Boote in den nächsten Jahren schrittweise durch eine neue Generation ersetzen. Allein dieses Pro-

gramm, also ohne die Astute-Boote, repräsentiert einen Wert von 20 Milliarden GBP. Welche Aufgaben haben nun die Astute-Boote? Vereinfacht ausgedrückt: Sie sichern die strategischen Atom-U-Boote, klären über riesige Entfernungen auf und sind gleichzeitig klassische Angriffsboote auf See und in der Nähe von Küsten.

Astute – Weltklasse-Engineering

Die Astute-Klasse ist ja selbst schon mit 7.400 Tonnen Wasserverdrängung eine beeindruckende Erscheinung. Im Bereich der Aufklärung spürt sie mit dem derzeit weltbesten Sonarsystem jeden Feind in einer Reichweite von 3.000 nautischen Meilen (5.500 km) auf. Dies heißt z.B., dass die Astute in der Lage ist, etwa von einem schottischen Stützpunkt ein kleines Fischerboot an der amerikanischen Ostküste auszumachen. Das

Boot „rauscht weniger“ als ein Delphin-Baby. Der Antrieb erfolgt u.a. durch einen Druckwasserreaktor von Rolls Royce und ermöglicht eine Geschwindigkeit von 32 Knoten. Der Koloss besteht aus über einer Million Komponenten, 23.000 Rohre und 100 Kilometer Verkabelung. Konstruktion und Bau sind komplexer als etwa Space Shuttles. Das Atom-U-Boot verfügt über eine konventionelle und nukleare Stromversorgung. Allein die Rechenleistung der Astute entspricht der Kapazität von 2.000 Laptops.

Die Astute Boote ersetzen schrittweise die bereits starken britischen Atom-U-Boote der „Trafalgar“-Klasse, die eine Wasserverdrängung von 4.700 Tonnen haben. Gegenüber den Trafalgar-Booten kann die Astute 50% mehr Raketen mitnehmen, z.B. 38 neueste Tomahawk-Marschflugkörper oder Seezielflugkörper Harpoon. Schließlich verfügt die

Astute-Klasse über 6 Torpedorohre für Spearfish-Schwergewichtstorpedos.

Mit seinem Antrieb kann das Schiff die Welt umrunden, ohne die Wassertiefen zu verlassen. Gebaut wird die Astute auf der BAE-Werft in Barrow. Beeindruckend ist dort das Devonshire-Dock mit einer Länge von 260 Meter. Durch die Breite von 58 Meter kann gleichzeitig synchron gefertigt werden. Das Dock hat eine Höhe von 51 Meter.

Zusammen mit den strategischen Atom-U-Booten und der neuen Flugzeugträger-Generation sind die Astute-Boote Bestandteil der Absicherung der britischen Verteidigungspolitik. Admiral Sir Mark Stanhope zum Astute-Programm: „Die Astute-Boote markieren nicht nur einen Meilenstein in der U-Boot Entwicklung. Sie helfen, die Zukunft von United Kingdom abzusichern. Gleichzeitig sind die Schiffe ein Beweis für die britische Innovationsstärke.“

DIE BESONDEREN BEZIEHUNGEN der USA und UK könnten den Deal EADS/BAE Systems begraben:

Die „Special relationship“ sind unantastbar

> James R. Finney

Das Verhältnis zwischen den Vereinigten Staaten und United Kingdom war, ist und bleibt durch eine besondere Zusammenarbeit geprägt. Es sind spezifische Beziehungen, die schon immer durch gemeinsame Werte gepflegt wurden. Für die Politik in den USA und im Vereinigten Königreich haben die „Special relationship“ daher einen denkbar hohen Stellenwert. Dies hat einerseits historische Gründe und andererseits die gemeinsame englische Sprache als Grundlage. Historisch deshalb, weil die Briten bis zum Ausbruch der amerikanischen Revolution, die schließlich am 4. Juli 1776 zur Unabhängigkeitserklärung führte, in 13 „Kolonien“ in Amerika die Kolonialherren waren. Die engen Verbindungen – wiederum durch die Sprache – zeigen sich auch im Verhalten unzähliger amerikanischer Familien, die ihre Kinder, wenn sie schon die „alte Welt“ kennenlernen sollten, auf britische Universitäten schicken. Dies ist allerdings in jüngster Zeit nicht mehr so ausgeprägt, weil die amerikanischen

Hochschulen vom Niveau her zu den auch international führenden britischen Universitäten Oxford und Cambridge aufgeschlossen haben. Aber immer noch haben insbesondere Oxford und Cambridge in den USA einen hervorragenden Ruf. Die „Special relationship“ wurden aber vor allem durch die gemeinsamen Feldzüge im 1. und 2. Weltkrieg weiter gefestigt. Stets waren die Amerikaner und die Briten, die gelegentlich auch im erweiterten Sinne als Angelsachsen bezeichnet werden, engste Verbündete. Dies war auch in der Zeit des „Kalten Krieges“ und im 1. Golfkrieg so. United Kingdom ist schließlich auch im Irak-Krieg gegen Saddam Hussein die einzige Top-Weltmacht gewesen, die im großen Umfang mit Großverbänden die Amerikaner unterstützten. Zwar gab es noch eine „Koalition der Willigen“, aber die eigentliche Last des Irak-Krieges lag auf den Schultern der Amerikaner und der Briten.

Sehr oft waren die „Special relationship“ auch durch engste Verbindungen zwischen den amerikanischen Präsidenten und dem jeweiligen Premier von United Kingdom beeinflusst. Beispiele

besonders guter Verhältnisse war jeweils die Zusammenarbeit zwischen Franklin D. Roosevelt und Winston Churchill, Ronald Reagan und Margaret Thatcher und in jüngerer Zeit durch George W. Bush und Tony Blair. Für die Amerikaner ist auch heute noch United Kingdom ein riesiger „Flugzeugträger“ als Basis für die amerikanischen Interessen in Europa. Militärstrategisch sind die interkontinentalen Atom-U-Boote der Amerikaner und Briten mit Trident II D 5 Ra-



BAE-Chef Ian King darf den Kunden USA nicht vergraulen.

© BAE Systems

keten bestückt, während die Franzosen bei ihren Atom-U-Booten eine eigene Entwicklung forcierten. Das gute Verhältnis USA/UK geht weiter in den erfolgreichen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden engen Verbündeten. Alle wichtigen US-Großkonzerne haben ihre europäische Hauptbasis in UK. Der amerikanische Riese GE beschäftigt in UK fast die dreifache Anzahl von Mitarbeitern gegenüber der entsprechenden Anzahl in Deutschland. Die „Special relationship“ zeigen sich nach wie vor auch auf dem militärischen Gebiet. Viele strategische überseeische Stützpunkte benutzen bis zum heutigen Tage die Amerikaner und die Briten gemeinsam. Ein Beispiel ist die britische Insel Ascension im Südatlantik, die sowohl der Royal Air Force als auch der US-Air Force als wichtiger Stützpunkt dient. Auch die britischen Bermudas wurden von den Amerikanern als Stützpunkt genutzt. Viele wichtigen militärstrategischen Planungen – auch in der Verteidigungstechnik – werden von den Amerikanern und Briten gemeinsam entwickelt. So hat das amerikanische Verteidigungsministerium dem briti-

schen Riesen BAE Systems als einzigem nichtamerikanischen Unternehmen erlaubt, Zugang (die sogenannte SSA) zu brisanten Informationen zu erhalten. Die amerikanische Verteidigungswirtschaft und BAE Systems arbeiten daher sehr eng zusammen. Der Hauptkunde von BAE Systems ist mit großem Abstand, über 40% aller BAE Umsätze, das amerikanische Verteidigungsministerium. Alle derzeitigen EADS-Planungen für eine Fusion mit BAE Systems sind daher Makulatur, wenn die Amerikaner nicht mitspielen. Und es darf bezweifelt werden, ob die Amerikaner dem Projekt EADS/BAE Systems den Segen geben, wie erste kritische Stimmen aus der amerikanischen Industrie (Boeing) zeigen. Ob Briten und Amerikaner bereit sind, wegen einer fragwürdigen Fusion EADS/BAE Systems die „Special relationship“ zu gefährden, darf bezweifelt werden. Die Amerikaner wollen nicht haben, dass Knowhow von höchster militärischer Brisanz in unsichere Hände gelangen. Was sie bei den Briten aufgrund der „Special relationship“ akzeptieren, dulden sie bei den Franzosen und Deutschen noch lange nicht.

NORWEGENS ENERGIERIESE STATOIL entdeckt große Ölressourcen:

Umweltfreundliche Energie für Europas Zukunft



Anspruchsvolle Architektur: Das neue Statoil Hauptoffice auf dem ehemaligen Flughafen in Oslo-Fornebu ist eine Referenz für das moderne Norwegen. © Statoil

> **Günter Spahn**

Das 1972 vom norwegischen Staat gegründete Unternehmen Statoil hat die Entwicklung des Königreichs Norwegen zur Energiegroßmacht, basie-

abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 erzielten die Norweger einen Umsatz von 670,2 Milliarden NOK, das sind (1 NOK = 0,13492 Euro, Basis 8.3.2012) 90,4 Milliarden Euro. 2010 betrug der Umsatz 529,9 Milliarden NOK. 2011 wurde der Umsatz somit um 26% gesteigert –

Barentssee mit ca. 300 Millionen Barrel von den Statoil-Strategen aufgespürt. Für die Energiezukunft Europas und vor allem Deutschlands sind dies ganz hervorragende Botschaften, denn Norwegen ist nicht nur NATO-Partner, sondern auch im direkten Verhältnis zu Deutschland ein sehr eng befreundetes Land und somit ein stabiler und langfristig berechenbarer Energiepartner. Statoil ist nach der russischen Gazprom der wichtigste und zweitgrößte Gasversorger Europas und auch ganz konkret Deutschlands. Weltweit sind die Norweger schon der sechstgrößte Erdgaslieferant.

Die Hauptgeschäftsfelder von Statoil sind die Exploration und Produktion von Öl und Gas. Die führende Position eines weltweit aktiven Gasplayers wird durch die umfangreiche Kundenliste von Statoil unterstrichen. Neben den Heimatmarkt Norwegen beliefert der Konzern Deutschland, Frankreich, Belgien, Italien, Niederlande, United Kingdom, Tschechien, Österreich, Spanien, Dänemark, Irland, Türkei und die Vereinigten Staaten. Hinzu kommen weitere Staaten in Asien. Ergänzend zu den Öl- und Gas-

aktivitäten sind die Norweger inzwischen auch stark in den Bereich der neuen Energien eingestiegen. So ist Statoil ganz wesentlich bei großen internationalen Offshore-Windpark-Anlagen beteiligt. Eine nicht unbedeutende Rolle spielt der Konzern inzwischen auch in der geothermischen Technologie. Schon immer waren die Norweger auch ein „Pionier“ in der Entwicklung umweltfreundlicher Kraftstoffe auf der Basis Biokraft.

Mit seinen verschiedenen Geschäftsfeldern – insbesondere durch das klimafreundliche Gas – leistet Statoil einen wichtigen Beitrag, einerseits u.a. den wachsenden Energiebedarf zu decken und andererseits den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Bei Statoil wird darauf hingewiesen, dass im Hinblick darauf, dass in einigen Ländern die Kernenergie keine Akzeptanz mehr hat, Erdgas die Lücke der fehlenden Kernkraftwerke optimal schließen kann, ohne dass Deutschland beispielsweise um seine Versorgungssicherheit Angst haben muss. Ein leitender Mitarbeiter von Statoil meinte gegenüber dem „WirtschaftsReport“, dass „wir un-

sere Kunden auch in einem extremen kalten Winter nicht frieren lassen“.

Statoil in Deutschland

Deutschland ist für Statoil ein zentraler Absatzmarkt. Die zuverlässige und kontinuierliche Erdgaslieferung aus Norwegen war von der ersten Stunde der Deutschland-Aktivitäten Auftrag und Verpflichtung. Am 4. April 1984 wurde Statoil Deutschland gegründet und in über 25 Jahren seit Beginn des Engagements in Ostfriesland hat Statoil seinen Anspruch der sicheren Versorgung auch in Deutschland immer erfüllt. Heute kommen rund 30% des in Deutschland verbrauchten Erdgases über die ostfriesische Nordseeküste. Ostfriesland hat sich zu einer Drehscheibe für Erdgaslieferungen nach Europa entwickelt. Nach der in Düsseldorf erfolgten Gründung der Statoil Deutschland GmbH durch den Mutterkonzern Statoil ASA, stand die Suche nach einem geeigneten Platz für einen Erdgasspeicher im Vordergrund. Schließlich wurde Statoil in Etzel bei Friedeburg fündig und in dem dortigen Salzstock wurden Gaskavernen eingerichtet.

Nur wenige Jahre später wurde die 670 km lange Europipe I für den Transport von Erdgas aus der norwegischen Nordsee nach Dornum/Emden verlegt. Weitere Großprojekte wie die Verlegung der Europipe II folgten. In den 1980er Jahren stiegen der Erdgasverbrauch in Deutschland stark an.

Es wurden daher 1986 neue Gaslieferverträge zwischen Norwegen und Deutschland geschlossen. Die Produzenten verpflichteten sich, die Erdgaslieferungen auch im Falle möglicher Unterbrechungen zu gewährleisten. Deshalb rückte der Salzstock Etzel in den Fokus. Statoil begann, den ersten Erdgasspeicher in Etzel zu etablieren. Heute verfügt der Speicher nach den vorgenommenen Modernisierungen und Erweiterungen über insgesamt 19 Kavernen. Die Arbeitsgaskapazität wurde von rund 500 Millionen auf über 1,2 Milliarden Normkubikmeter gesteigert.

Die Nachfrage nach Erdgas steigt weltweit und hier vor allem in den Schwellenländern (aber auch ganz konkret in Deutschland vor dem Hintergrund des Ausstieges aus der Kernenergie) stark an. Erdgas gilt als eine besonders umweltfreundliche Alternative bei der Stromerzeugung. Bei der Verbrennung von Erdgas gehen die CO₂-Emissionen im Vergleich mit anderen Energierohstoffen um ca. 30% zurück.



Gasspeicheranlage Etzel sichert wesentlich die deutsche Gasversorgung. © Statoil

rend auf den Säulen Öl und Erdgas aus der Nordsee, ganz entschieden gestaltet und geprägt. Wenn heute das Pro-Kopf-Einkommen der norwegischen Bevölkerung in der Spitzengruppe liegt und das skandinavische Land inzwischen zu den reichsten Ländern der Welt zählt, dann wurde diese Entwicklung vor allem durch Statoil beeinflusst. Dennoch ist das Unternehmen außerhalb Norwegens und vor allem in Deutschland in breiten Bevölkerungskreisen relativ unbekannt, obwohl inzwischen Statoil einer der weltweit größten Lieferanten von Öl und Gas ist.

Heute ist die Statoil ASA mit den Unternehmenszentralen in Stavanger und Oslo in 36 Ländern aktiv und an den Börsen in Oslo und New York notiert. Nach der Teilprivatisierung im Jahre 2001 gehören 100.000 Aktionären ca. 33% und mit 67% ist der norwegische Staat der dominierende Hauptaktionär. Der Konzern führt die Riege der größten umsatzstärksten skandinavischen Unternehmen weit vor der finnischen Firma Nokia an, obwohl Statoil mit 25.000 Beschäftigten ein – im Verhältnis zum Umsatz – relativ kleiner Arbeitgeber ist. Im

sicher auch durch den starken Anstieg des Ölpreises beeinflusst. Das Nettoergebnis stieg sogar um 54% auf 211,8 Milliarden NOK = 28,6 Milliarden Euro. Mit diesen Zahlen sind die Norweger ein regelrechtes „Dickschiff“ auch im weltweiten Maßstab.

Wichtiger sind jedoch für den Präsidenten und Vorstandschef der Gesellschaft, Helge Lund, neben den finanziellen Rekordergebnissen „die weiter verbesserten strategischen Fortschritte und die hervorragende Ressourcenbasis“ von Statoil. So hat der Energieriese nach eigenen Angaben in der Nordsee neue Ölvorkommen entdeckt, die auf ein Mengengerüst von 500 Millionen bis im günstigsten Falle auf sogar 1,2 Milliarden Barrel Öl geschätzt werden. Damit habe man, so Statoil, eines der größten Ölvorkommen der letzten Jahrzehnte in der Nordsee entdeckt. „Einen vergleichbaren Ölfund hat Norwegen seit Mitte der 1980er Jahre nicht mehr gesehen, sagte im Sommer 2011 Tim Dodson, bei Statoil Entwicklungschef. Die Erfolgsstory scheint weiterzugehen, denn zu Beginn dieses Jahres wurden erneut ergiebige Ölressourcen in der norwegischen



Statoil betreibt seine Öl- und Gasplattformen mit einem hohen Anspruch für Umwelt und Sicherheit. © Statoil

OLDTIMER VERBINDEN SCHÖNES mit Nützlichem – sie sind eine attraktive Kapitalanlage: Historische Fahrzeuge im Steigflug

> Friedrich Kuckers

Historische Fahrzeuge oder Oldtimer unterliegen in jüngster Zeit in ihrem Stellenwert einem regelrechten Kulturwandel. Waren sie früher oft liebevoll gepflegte „Exoten“ für Fans großartig restaurierter Fahrzeuge, so haben inzwischen renditeorientierte Anleger den Oldtimer als interessante Kapitalanlage ausgemacht. Aus Liebhabern wurden Anleger und im Idealfalle verbinden sich mit Oldtimern so nützliche Dinge wie eine gute Rendite mit dem Hobby für Klassiker wie den Jaguar Mark VIII aus dem Jahre 1958 oder dem BMW V8 als 501 Cabriolet aus dem Jahre 1955. Es waren ja bildschöne Fahrzeuge, die alle ein eigenes unverwechselbares Profil und Erkennungsmerkmal hatten. Kein Wunder also, dass sich für diese „Oldies“ ein florierender Käufermarkt entwickelt hat. Immerhin bringt ein guterhaltener BMW 328 (mit Lederriemen über der Motorhaube versteht sich) heute locker seine 170.000 Euro. Damit sind nicht die 328i ab Produktionsbeginn 1982 gemeint, sondern die berühmten Roadster oder Cabriolets von BMW aus den Jahren 1937 bis 1939. Am ehesten erinnert an die immer seltener werdenden Fahrzeuge von BMW aus den dreißiger Jahren heute die britische Liebhaberschmiede Morgan. Ein Morgan, heute gekauft, wird in 20 Jahren wohl den doppelten Wert haben. Es ist bei dem Boom um die alten Lieblinge natürlich nachvollziehbar, dass sich rund um die Oldtimer eine regelrechte Branche entwickelt hat. Firmen haben sich auf die Restaurierung der Oldies spezialisiert, Verlage haben Oldtimer-Zeitschriften entwickelt, Sachverständige und Marktbeobachter wie die Classic Data Markt-

beobachtung stehen für fundierte Wertanalysen zur Verfügung und selbst die Assekuranz hat eigene Versicherungssparten für die Oldtimer entwickelt. Wer die Oldtimer in erster Linie als Kapitalanlage sieht, sollte allerdings, sofern er Einsteiger ist, keine Alleingänge wagen. Guter neutraler und fachkundiger Rat macht sich da bezahlt. Nützlich ist auch der „Marktspiegel“ – ein Standardwerk für Oldtimer. Auch einige Banken haben sich bereits auf Oldtimer spe-

zialisiert und arbeiten mit renommierten Sachverständigen zusammen. Keine Frage: wer auf Oldtimer als Kapitalanlage setzt, sollte auf jeden Fall über genügend Finanzreserven für den Kauf und den Unterhalt des Fahrzeuges verfügen, denn sollte sich der Kauf eines Oldies wider Erwarten doch als Flop erweisen, darf der Kauf nicht wehtun. Selbstverständlich dürfte wohl auch sein, dass ein „Klassiker“ nie ein Laternenwagen sein sollte. Die Käufer brauchen also eine

wetterfeste und nach Möglichkeit beheizbare Garage, damit das wertvolle Stück – das ja in der Regel nicht mehr im alltäglichen Einsatz gefahren wird – keinen Rost ansetzt. Freilich gibt es leidenschaftliche Sammler, die einen regelrechten Oldtimer-Park mit zahlreichen Exponaten aufweisen. Diese Leidenschaft ist dann natürlich in erster Linie eine Kapitalanlage im großen Stil, die darauf abhebt, den Bestand an alten Fahrzeugen zu veräußern und

zu ergänzen. Es kommt daher auf ein gutes Fachwissen an. Wichtig ist auch ein Erfahrungsaustausch mit anderen Freunden der Oldtimer. Eine gute Gelegenheit sind die zahlreichen Oldtimer-Treffen quer durch ganz Deutschland. Aber auch unter dem Aspekt der Kapitalanlage soll ja ein Oldie auch Freude bereiten. Was gibt es Schöneres, als mit einem offenen prächtigen Klassiker durch die Landschaften zu fahren?



Fabelhafte Oldtimer wie der Jaguar XK 120 begeistern auch heute noch (hier bei einer Präsentation des Eurofighter in England).

© BAE Systems

Oldtimer: Als die Autos noch Autos waren

Oldtimer-Treffen gibt es inzwischen bundesweit fast schon so viel wie „Sand am Meer“. Nicht ganz natürlich – aber mit den Treffen der Freunde der Oldtimer sind natürlich immer Geschichten, Träume auch, Legenden und Faszinationen verbunden. Mit den Oldtimer-Treffen entstand die Idee eines „Marktplatzes für Erfahrungsaustausch“. Freilich sind die Oldtimer-Treffen auch gleichzeitig oft angenehme Events. Es waren ja wirklich großartige „automobile Zeiten“, als die Automar-

ken noch nicht uniform und austauschbar gewesen sind. Beispiele gefällig? Wie wäre es mit dem Delahaye 175 oder einem Bugatti aus dem Jahre 1929? Für die Klassiker sind vor allem auch die Briten mit ihren Marken Jaguar, Austin Healey, Triumph zuständig – von den sündhaft teuren früheren Rolls Royce und Bentley gar nicht zu reden. Natürlich brauchen sich auch die Deutschen nicht zu verstecken. Klassiker von BMW oder Mercedes-Benz, vielleicht auch das wunderschöne Auto Borgward Isabella, können allemal mithalten.

Die renommierte Fürst Fugger Privatbank mit Stammsitz in Augsburg, seit 2009 u.a. auch an der feinen Adresse Mannheim Friedrichsplatz (Wasserturm und Kongresszentrum Rosengarten) vertreten, hatte zur ersten „Herbstlichen Oldtimer-Ausfahrt“ eingeladen und viele Liebhaber der Oldtimer kamen mit ihren Schmuckstücken zu einem wahren Familientreffen. Vom Mannheimer Wasserturm ging es über den Rhein in die Pfalz und weiter zur idyllisch gelegenen Burg Landeck bei Klingenstein. Nach einer Besichtigungspause und Stärkung

ging es dann weiter nach Deidesheim an die Weinstraße. Im neu eröffneten „Genusswerk am Kathrinbild“ (ein historischer Weinkeller mit sehenswertem Gewölbe) kredenzte dann der berühmte „Deidesheimer Hof“ Köstlichkeiten. Genügend Zeit für Plausch und Erfahrungsaustausch. Ein tolles Event für die

Teilnehmer und Zaungäste, die sich an den prächtigen Oldtimer erfreuten. Martin Baumeister, Initiator und hauptberuflich Niederlassungsleiter der Mannheimer Fürst Fugger Privatbank, und seine Gäste waren sehr zufrieden und lobten die familiäre Atmosphäre der Oldtimer-Ausfahrt.

Klassiker richtig versichern

Der traditionsreiche und renommierte Qualitätsversicherer NÜRNBERGER hat ein Herz für Oldtimer und historische Fahrzeuge! Über seinen Premiumpartner UFB:UMU Assekuranzmakler GmbH bietet er einen auf die spezifischen Anforderungen von Oldtimern maßgeschneiderten Versicherungsschutz. Dies ist gut so, denn die Freude an einem teuren Liebhaberfahrzeug kann ganz schnell dahin sein, wenn im Falle des Falles kein optimaler Schutz besteht. Der Tarif ist speziell für Oldtimer geeignet, welche mindestens 30 Jahre alt sind. Darüber hinaus können auch Classic Cars ab einem Fahrzeualter von 25 Jah-

ren versichert werden. Traumwagen verdienen zu Recht viel Pflege und Aufmerksamkeit. Deshalb bietet die UFB:UMU mit dem Tarif für Oldtimer eine Vorsorgeversicherung. Dabei kann die Entschädigung bis zu 10% über dem Versicherungswert (Marktwert) liegen, der zu Vertragsbeginn ermittelt wurde. Auch die Teilnahme an sogenannten Gleichmäßigkeitsfahrten – außerhalb von Rennstrecken – (nach FIVA-Reglement = Weltverband der Oldtimer-Clubs) sowie Oldtimer-Rallyes sind beitragsfrei mit-versichert. Und – besonders wichtig – Transport- und Havarieschäden sind beitragsfrei eingeschlossen.



Der BMW 328 (Baujahr 1937-1939) erzielt als Kapitalanlage Traumwerte.

© Lothar Spuzern

Impressum

Zielgruppen-Medien Verlag Günter & Christian Spahn
Postfach 11 42, 85421 Erding b. München
Tel. 08122/48632, Fax 08122/95 70 77
E-Mail: info@zielgruppen-medien.de
Herausgeber & Chefredakteur: Günter Spahn

Koordination & Layout: Christian Spahn
Copyright: Zielgruppen-Medien Verlag Erding
www.zielgruppen-medien.de
Technische Herstellung/Druck:
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Frankenallee 71-81, 60327 Frankfurt/Main