

Der WirtschaftsReport

Nachrichten und Kommentare

Mai 2011

3. Jahrgang

DIE DEUTSCHEN koppeln sich vom europäischen Trend ab:

Die CDU braucht ein klares Standort-Profil

> Günter Spahn

Die CDU verliert aus den verschiedensten Gründen eine Wahl nach der anderen und koppelt sich somit als bürgerliche Partei von der allgemeinen Entwicklung in wichtigen europäischen Ländern ab. Während hierzulande die Umfrageergebnisse immer schlechter werden, wurde im Vereinigten Königreich Labour vor einem Jahr abgewählt. In Schweden wurde die bürgerliche Regierung bestätigt. Vor wenigen Tagen gab es für die Sozialisten in Spanien eine regelrechte Wahlschlappe. In Finnland erhielten die „Wahren Finnen“ enormen Zulauf; auch in Holland die Gruppierung um Wilders. Es herrscht also keineswegs ein links-grüner Zeitgeist bei unseren Nachbarn. Woher kommt es, dass ausgerechnet bei uns schwarz-gelb so abgestraft wird? Die Wirtschaft brummt, die Arbeitslosenziffern sind drastisch gefallen und dennoch hat aus heutiger Sicht (die allerdings schon einige Zeit anhält) die unionsgeführte Koalition mit der FDP nicht die Spur einer Chance der Wiederwahl.

Niederlagen in Serien

Nordrhein-Westfalen ging verloren, weil Rüttgers stur war und der möglichen rot-schwarzen Koalition (sie wäre noch lange nicht das Schlechteste für NRW gewesen) im Wege stand. Jetzt haben die Bürgerlichen im einwohnerstärksten Bundesland in der Düsseldorfer Landesregierung nichts zu melden. Die brave SPD-Frau Kraft, hochanständig, kann sich im Energieland Nordrhein-Westfalen mit den Grünen herumärgern, was sie natürlich nicht zugibt. Und warum? Weil sich die CDU verweigerte. Baden-Württemberg, eine mittlere Katastrophe im Wahlergebnis jetzt für die CDU, ging ausgerechnet im Stammland der CDU verloren, weil die Japan-Katastrophe und Stuttgart 21 den Grünen halfen –

aber auch, weil der CDU-Mann Mappus nicht gerade den Charme eines Sympathieträgers hatte. Hamburg ging nach der Ära Ole von Beust verloren. In Bremen hatte die Union jetzt ohnehin keine Chance, weil sie mit einem völlig falschen Wahlkampfkonzept auf Stimmenfang ging. Hier hat die Union den Stadtstaat im Wahlkampf übertrieben madig

geist nach, will sie gar eine „bürgerliche“ SPD sein und wie grenzt sie sich überhaupt noch zur SPD ab? Seit Ende der großen Koalition Union/SPD wurden von der neuen schwarz-gelben Koalition alle großen Entscheidungen hinausgezögert – immer mit einem Blick zur nächsten Wahl. Stichworte dafür waren fehlende Prämissen zur Energiepolitik oder zur

wig-Holstein steht Ministerpräsident Harry Carstensen für eine neue Kandidatur nicht mehr zur Verfügung. Mit Worthülsen versucht die CDU von ihren Defiziten abzulenken. Was heißt moderne Großstadtpartei? Was heißt Modernisierungskurs? Wenn die CDU, der schon Kirchenführer empfahlen, doch konsequenterweise das „C“, das christliche



Die Parteivorsitzende der CDU, Dr. Angela Merkel, muss sich angesichts einer Serie von verlorenen Landtagswahlen immer öfters kritischen Fragen der Landesverbände auch zur strategischen Ausrichtung der Partei stellen. © www.bilder.cdu.de

gemacht (Land der roten Laterne), sodass sich die Bürger schon wieder ärgerten. Unabhängig von falschen Personalien und Strategien und völlig losgelöst durch Einflüsse von außen (Stichwort Japan-Katastrophe mit der Befürwortung Ablehnung der Kernenergie) braucht aber die Union endlich wieder ein klares und berechenbares Profil. Für was steht die CDU? Rennt sie nur immer dem jeweiligen Zeit-

Speichertechnologie CCS. Dann die ewigen Strategiediskussionen etwa zur Frage, ob man sich stärker gegenüber den Grünen öffnen soll. Zum Mögen gehören immer zwei. Die Grünen, wenn auch derzeit im temporären Aufwind, sind immer noch zu großen Teilen eine fundamentalistisch und ideologisch geprägte Verhindererpartei. Längerfristig wird sich dies rächen – spätestens dann, wenn Arbeitsplätze verloren gehen.

Die Unionsstrategie mit der FDP war falsch, weil die Liberalen zu sehr mit sich selbst beschäftigt sind. Sie sind weder Mehrheitsbeschaffer noch Klientelpartei. Für welche Klientel? Die Union muss viel stärker bereit sein, mit industriefreundlichen Kreisen der SPD eine „Koalition der Vernunft“ im Interesse der Wirtschaft, der Unternehmen und der industriellen Beschäftigten zu bilden. Da gibt es sehr viele vernünftige Leute vom Zuschnitt eines Olaf Scholz, jetzt Erster Bürgermeister von Hamburg.

CDU-Spitzenleute resignieren

Die CDU gibt einfach kein geschlossenes Erscheinungsbild ab. Gute Repräsentanten der Partei, die für ein gewisses Wählerpotenzial standen, wurden entmachtet oder haben resigniert. Friedrich Merz, der in der Wirtschaft nach wie vor hoch angesehen ist, gehört dazu. Auch der langjährige hessische Ministerpräsident Roland Koch sah ja offenbar in seiner Partei keine Perspektive mehr. Koch stand für ein klares Profil der CDU. Ole von Beust ging von Bord und in Schles-

Werte verkörpern soll, aus dem Namen zu streichen, immer der gerade „ankommenden Masche“ nachhechelt, dann bleiben treue Stammwähler der CDU bei Wahlen zu Hause. Die CDU stand einmal für ein Weltbild mit guten Grundwerten. Die CDU unternimmt herzlich wenig gegen die Verrohung durch Gewalt. Die Partei vergrault ihre Stammwähler und biedert sich bei Wählerschichten an, die sie ohnehin nicht gewinnen kann.

Selbst Wirtschaftsverbände sind oft irritiert

Jetzt hat die Partei die Energiewende erkannt. Wohin soll gewendet werden? Die erneuerbaren Energien allein – hier ist nicht die konventionelle Wasserkraft gemeint – lösen die Energieprobleme einer industriellastigen Exportnation wie Deutschland nie und nimmer. Aber sie sollen ausgebaut werden, dies ist richtig. Jetzt wäre zusätzlich die Chance da, einer sauberen und umweltschonenden Hightech-Kohleverstromung (dies muss keineswegs unbedingt die CCS-Technologie sein) mehr Akzeptanz zu verleihen. Aber die CDU hat Angst davor, dies den Bürgern zu erklären. Es könnten ja die Klimapostel mit ihrer Lobby verärgert sein. Lieber schauen wir zu, wie energieintensive Branchen, die ja schließlich hier Beschäftigung generieren, ins Ausland abwandern. Es ist bedenklich, dass selbst Wirtschaftsverbände immer öfter gegenüber der CDU irritiert sind. Die Bevölkerung hat den Eindruck, dass die CDU nicht mehr weiß, was sie eigentlich will – außer an der Macht zu bleiben. So kann man keine Wahlen gewinnen.

Es geht schon los:

Neue Landesregierung gängelt EnBW

Kaum im Amt, gehen die Spitzfindigkeiten der neuen grün-roten Landesregierung in Baden-Württemberg gegen den Energiekonzern EnBW schon los. Gewiss, das Land Baden-Württemberg wurde nach dem Kauf der von der französischen EDF gehaltenen Anteile Miteigentümer und einer der Hauptaktionäre am Energieversorger – aber halt nur Miteigentümer, nicht Mehrheitseigentümer. 46,55% des EnBW-Kapitals gehören jetzt dem Land; der gleiche Anteil der OEW – Oberschwäbische Elektrizitätswerke, ein kommunaler Zweckverband, bei dem die CDU über die Landräte das Sagen hat.

Nun will grün-rot die EnBW ökologisch zum Musterland der regenerativen Energien umbauen und zwar auf der Stelle und sofort. Und dies ist hanebüchener Unsinn, weil ein Energiekonzern auch nicht par ordre du mufti von oben Hals über Kopf umgestülpt werden kann. Ganz abgesehen davon, dies müssen die neuen Herrschaften in Stuttgart noch lernen, dass dies nur im Konsens mit den anderen Eignern geht. Ob die starke Ausrichtung auf Kernenergie in Baden-Württemberg (wie in Bayern) richtig oder falsch war – dies ist jetzt nicht die Frage. Eine neue Struktur geht nicht über Nacht, wenn man die Versorgung und die energieabhängige Wirtschaft des Landes nicht gefährden will.

Die EnBW ist nicht zuletzt durch den Vorstandschef Hans-Peter Villis – ein ausgewiesener international angesehener Fachmann – hervorragend geführt. Das Unternehmen erzielte im GJ. 2010 einen Umsatz von 17,5 Milliarden Euro und ein Vorsteuerergebnis von 1.531 Millionen Euro. EnBW ist ein wichtiger Steuerzahler und beschäftigt fast 21.000 Mitarbeiter, davon ca. 15.400 in Baden-Württemberg. Somit ist die EnBW-Gruppe ein Schlüsselunternehmen für die gesamte Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg und ein wichtiger Beschäftigungsfaktor – direkt und indirekt. Kaum im Amt, gehen die Narreteien und Schikanen vor allem durch die grünen Energiephantasten schon los. Der neue Umweltminister Untersteller forderte den Verkauf der Stromnetze und der SPD-Fraktionschef Schmiedel will neue Vorgaben durchsetzen, notfalls ohne Villis.

Mit Verlaub: Operative Entscheidungen sind Sache des Vorstandes und strategische Fragen liegen in der Kompetenz des Aufsichtsrates. In diesen wird die neue Landesregierung drei neue Mitglieder aus ihren Reihen entsenden, aber selbst dann hat die Landesregierung im Aufsichtsrat noch lange keine Mehrheit. So ganz nebenbei hat bereits vor der neuen Landesregierung die EnBW auf den Ausbau der erneuerbaren Energien gesetzt – auch auf hoher See mit der Windkraft. In Rheinfelden entsteht derzeit ein neues Wasserkraftwerk, ältere Anlagen kommen auf den neuesten Stand. Was will eigentlich die neue Landesregierung? Soll ein gesundes Unternehmen im Wahn kaputtgemacht werden? Mit Phrasen, ideologischen Sichtweisen und Befehlen wird es nicht gehen. Dies wird wohl die neue Landesregierung noch lernen müssen. Es besteht noch Hoffnung. Sp

Falscher CDU-Wahlkampf in Bremen

Gewiss, Bremen ist extrem verschuldet, aber der Stadtstaat hatte wie selten eine andere Region Herausforderungen des Strukturwandels zu bestehen. Mehrere Großwerften mussten schließen, weil Containerschiffe und Tanker etwa in Südkorea wesentlich billiger angeboten werden. Im Schiffbau haben nur noch wenige Werften als Spezialisten in Deutschland Platz, ein Problem das zeitversetzt UK mit seinen Großwerften u.a. in Belfast traurig erlebte. Allein in Bremen und Bremerhaven gingen der Bremer Vulkan verloren mit zu guten Zeiten über 22.000 Beschäftigten; weiter die Großwerft AG Weser und schließlich Deutsche Werft, Rickmers und die Seebeckwerft. Lediglich die Lürssen-Werft (beteiligt am Bau der Hightech-Fregatten 125) mit 1.000 Beschäftigten und die Lloyds-Werft mit 540 Beschäftigten halten die Fahne des Schiffbaus als weithin bekannte Namen aus Bremen hoch. Dennoch entwickelte sich Bremen zu einem führenden Innovationsstandort u.a. in

der Luft- und Raumfahrt (EADS, Astrium). Das Mercedes-Benz-Werk Bremen beschäftigt 13.000 Mitarbeiter. Bremen investierte riesige Summen in den Ausbau der attraktiven Containerlogistik und der Häfen, u.a. mit einer Beteiligung am Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port sowie in den Neubau der weltberühmten Kaiserschleuse. Es wurden die Weichen gestellt für die Entwicklung Bremerhavens zum Zentrum der deutschen Offshore-Windenergie. Enorme Summen flossen in den Ausbau der Stadtbilder in Bremen und Bremerhaven (Stichwort Havenwelten Bremerhaven). Es ist wie bei einer Bilanz mit Soll und Haben. Bremen hat sehr viele Schulden, Bremen hat aber auch viele Aktiva geschaffen und diese sehen die Bürger. Und schließlich liegt die Wirtschaftsleistung pro Kopf in Bremen um 30% über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Alles in allem war es daher bereits vom Ansatz her von der CDU falsch, alles in Bremen nur negativ zu sehen. So etwas wollen die Bürger nicht.

TEREX CORPORATION, USA, will traditionsreichen Kranbauer Demag Cranes übernehmen:

Demag Cranes betont Eigenständigkeit auch im Aktionärsinteresse

Deutschlands traditionsreicher Kranbauer – siehe auch Beitrag unten – will auch künftig mit einer soliden finanziellen Grundlage eigenständig bleiben und den starken Ausbau des Geschäfts vor allem auch in den Wachstumsmärkten China und Indien vornehmen, wie Demag-Chef Aloysius Rauen betonte. Die amerikanische Terex Industrial Holding, eine Tochter der amerikanischen Terex Corporation, Westport/Connecticut, hat angekündigt, den Aktionären der Demag Cranes AG, Düsseldorf, ein öffentliches Übernahmeangebot in Höhe von Euro 41,75 je Aktie zu unterbreiten.

Terex-Chef Ronald DeFeo, dessen Unternehmen bereits stark verschuldet ist, hält von einer Eigenständigkeit der Demag Cranes AG nicht viel. In einem Gespräch mit der Tageszeitung „Die Welt“ vertrat der Manager die Ansicht, dass für eine Stand-Alone-Lösung die Düsseldorfer „weder stark noch groß genug“ seien. Freilich ist Größe an sich kein Wert. Ganz im Gegenteil sieht sich Demag Cranes sowohl in der Profitabilität als auch im Cashflow an der Spitze. Demag-Chef Rauen verweist gerne darauf, dass Demag Cranes praktisch schuldenfrei sei. Bereits jetzt sei das Unternehmen in allen wichtigen Märkten (Produktion in 16 Ländern und Vertriebsak-

tivitäten in 60 Ländern) gut positioniert. Das Traditionsunternehmen hat unter Beweis gestellt, dass es sehr wohl alleine „marschieren“ kann. Die Düsseldorfer setzen auf innovative Produkte und Lösungen, wie z.B. mit dem „batterie-elektrisch angetriebenen Containertransportfahrzeug“.

Demag Cranes gehört zu den führenden Anbietern von Industriekranen und Krankomponenten, Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Mit den beiden Marken Demag und Gottwald ist Demag Cranes im Markt hervorragend auch durch seine Innovationskraft und Technologieführerschaft gut aufgestellt. Mit den drei Divisionen Industriekrane, Hafentechnologie und Services erzielte der Hightech-Konzern sogar im noch von der allgemeinen Finanz- und Wirtschaftskrise geprägten Geschäftsjahr 2009/2010 (1.10. bis 30.9.), bei einem Umsatz von 931,3 Millionen Euro, ein operatives EBITDA von 74,3 Millionen Euro. Im laufenden Geschäftsjahr 2010/2011 haben die Düsseldorfer in den beiden ersten Quartalen sowohl im Auftragseingang als auch im Umsatz enorm zugelegt.

So stieg der Auftragseingang in den Quartalen 1 und 2 des laufenden Geschäftsjahres um 40,4% auf 561,9 Millionen Euro (2009/2010 Vergleichszeitraum 400,2 Millionen Euro). Auch der Umsatz



Industriekrane sind das wichtigste und traditionsreichste Kerngeschäft von Demag Cranes.

© Demag



Demag Cranes Chef Aloysius Rauen setzt auf eigenständige Strategien.

© Demag

stieg um 37,6% auf 485,8 Millionen Euro. Rauen hat aufgrund der erfreulichen Geschäftsentwicklung die Umsatzprognose für das laufende Geschäftsjahr erneut angehoben. Insgesamt erwartet Demag Cranes einen Konzernumsatz für das laufende Geschäftsjahr in Höhe von ca. 1.005 Millionen Euro. Auch im folgenden Geschäftsjahr soll die positive Entwicklung anhalten, so Rauen. Aufgrund der aktuellen Zahlen sieht das Management von Demag Cranes keinen Sinn für ein Zusammengehen, mit wem auch immer. Offensichtlich wird diese Einschätzung auch mehrheitlich von den Aktionären so gesehen. Bisher – so Dow Jones Deutschland – stoße die Übernahmeofferte von Terex bei den Aktionären des MDAX-Konzerns „erwartungsgemäß auf wenig Gegenliebe“. Der schwedische Demag Cranes Großaktionär Cevian sieht z.B. das Angebot der Amerikaner als „vollkommen unzureichend“ an. Sp

Kommentar: Die Subkultur feindlicher Übernahmen

Alles was feindlich ist, hat einen eigentlich negativen Touch. Ist es feindlich, gegen den erkennbaren Willen eines Aufsichtsrates, der ja immerhin die Aktionäre vertritt, und auch gegen den Willen eines Vorstandes, ein Unternehmen übernehmen zu wollen? Grundsätzlich ist es zwar Sache der Aktionäre zu entscheiden, ob sie ihre Aktien an einer Firma behalten oder verkaufen wollen. Aber auch einem Aktionär, jedenfalls dann, wenn er verantwortungsbewusst handeln will, muss klar sein, dass er mit dem Kauf eines Anteilsscheines auch Verantwortung für eine Gesellschaft übernimmt, hinter der eben nicht nur „seine“ Aktionärsinteressen stehen sollten. Es geht auch um Perspektiven und um Menschen. Insofern ist eine Aktie kein Zockerpapier. Wenn nur die Zockermentalität – die nie Sache loyal denkender Kernaktionäre sein kann – im Vordergrund stünde, wäre es um die Pflege einer Aktienkultur geschehen.

Wenn der Vorstand eines Unternehmens, der nach-

weislich gut für eine Gesellschaft arbeitet, im Unternehmen mit dem Aufsichtsrat (und dies ist ganz wichtig) zu dem Ergebnis kommt, dass ein zugegebenermaßen legales Übernahmeangebot nicht im Sinne der weiteren positiven Entwicklung der zu übernehmenden Gesellschaft sein kann, dann sollte der nicht-Willkommene sich nicht weiter aufdrängen. Unerwünschte Übernahmen haben über kurz oder lang immer zu unternehmerischen Katastrophen geführt. Dies gilt es zu bedenken. Dies lehrt auch das Beispiel Mannesmann. Vodafone war damals eigentlich nicht willkommen. Es war klar, dass eine Ikone der Industriekultur durch die Filetierung verschwinden würde und so ist es ja auch gekommen, weil das Unternehmen keine langfristig denkenden Kernaktionäre hatte, sondern Finanzinvestoren, die nur ihre eigenen Interessen verfolgten. Dabei muss verdeutlicht werden, dass es sehr wohl Finanzinvestoren gibt – dies waren früher oft die Banken und die Versicherungen –, die langfristig denken. Sp

TRADITIONSFIRMEN VERSCHWINDEN ALS EIGENSTÄNDIGE GESELLSCHAFTEN VOM MARKT

Übernahmen bedeuten oft Identitätsverlust

Die Übernahmewelle rollt wieder und dabei geht es nicht immer friedlich zu. Aber selbst friedliche Übernahmen in Deutschland führen oft zu einem Identitätsverlust selbst von bekannten Traditionsadressen. Dies hörte sich zwar bei der Firmenübernahme oft anders an – aber Ankündigungen und Realität sind halt verschiedene Stiefel. Auch die „weißen Ritter“, die eigentlich einem feindlich bedrängten Unternehmen helfen, präsentieren früher oder später ihre Rechnung.

Dies zeigt sich exemplarisch am Beispiel des ehemaligen Traditionsunternehmens Schering in Berlin. Die 1871 als „Schering – chemische Fabrik auf Aktien“ gegründete Firma musste sich vor einigen Jahren Übernahmegelüsten der Darmstädter Merck-Gruppe erwehren und suchte und fand Schutz durch den „weißen Ritter“ Bayer. Immerhin hatte Schering dann unter dem Namen Bayer Schering Pharma noch eine gewisse Eigenständigkeit. Doch damit war es dann im November 2010 vorbei. Da wurde nämlich bei Bayer entschie-

den, dass die Firma „Bayer HealthCare“ heißen sollte. Eine lange stolze Geschichte, auch ein Markenzeichen für die Kompetenz deutscher Pharmahersteller, ist damit unter dem Namen Schering beendet.

Auch die Münchener Süd-Chemie, immerhin bereits 1856 von Justus von Liebig gegründet, verliert ihre Eigenständigkeit und gehört künftig dem Schweizer Spezial-Chemie-Konzern Clariant, der 95% der Anteile übernimmt. Auch hier soll es friedlich zugehen. Und auch Deutschlands größter Bautechnologiekonzern Hochtief verliert als fast 140-jähriges Traditionsunternehmen, dessen Name für zahlreiche Infrastrukturprojekte von Staudämmen bis U-Bahnen in der weiten Welt steht, seine Unabhängigkeit an die hoch verschuldete spanische ACS-Group nach einem spektakulären Übernahmekampf. Noch versichern die Spanier an der Eigenständigkeit von Hochtief nicht zu rütteln. Wer daran glaubt, ist im besten Falle naiv. Ein Markenzeichen und Image-träger für Deutschland wird letztendlich eine spanische Tochter und die

Mutter wird wohl Märkte und Strategien künftig bei den Essenern bestimmen.

Und nun soll ein weiterer Traditionsname – Demag –, im Rahmen eines öffentlichen Übernahmeangebotes durch die amerikanische Terex Corporation (Westport/Connecticut), möglicherweise übernommen werden. Damit würde der letzte eigenständige Bereich des ehemaligen großen Demag-Konzerns, Demag Cranes, seine Eigenständigkeit verlieren. Die Demag AG verlor 1974 endgültig ihre Unabhängigkeit, nachdem der damalige Mannesmann-Konzern seinen Anteil auf 89,6% erhöhte – diese Quote wurde dann im März 1983 auf 97,4% ausgebaut. Schlussendlich kontrollierte Mannesmann dann 100%.

Die gute alte Demag AG war ein ganz außergewöhnliches Unternehmen, das ein gutes Stück Ruhrgebiet als führender Anlagen- und Maschinenbauer verkörperte. Die damalige Förder- und Umschlagetechnik, eigentlich die heutige Demag Cranes, repräsentierte allerdings – obwohl schon damals in diesem Segment Marktführer – einen

Spartenumsatz von knapp unter 40%. Weitere Säulen waren die Hüttentechnik als zweitstärkste Division sowie die wesentlich kleineren Bereiche Baumaschinen, Verdichtertechnik, Druckluft und schließlich Kunststoffmaschinen. Die Demag hatte weltweit einen hervorragenden Ruf von dem bis zum heutigen Tag die Demag Cranes AG profitiert.

Heute konzentriert sich die Demag Cranes AG – siehe Profil des Unternehmens – auf die Teilbereiche Industriekrananlagen sowie Hafenkrananlagen inkl. Technologien und Dienstleistungen (Service, Instandhaltung, Modernisierung) der Hafenlogistik und Automatisierung mit den zwei Marken Demag und Gottwald.

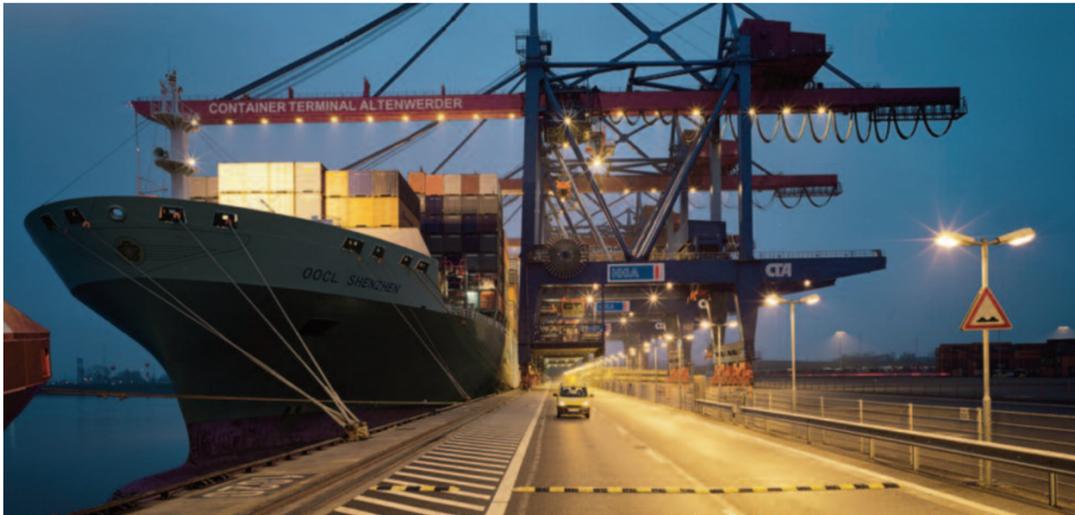
Auch die unternehmerische Selbstständigkeit der MAN AG, die vor wenigen Jahren ihr 250-jähriges Jubiläum feierte, dürfte bald der Vergangenheit angehören, nachdem VW inzwischen seinen Anteil bei der MAN auf über 30% erhöhte. Die weiteren Maßnahmen könnten dazu führen, dass die LKW-Aktivitäten von MAN und der schwedischen Scania gebündelt wer-

den, wobei die Marken erhalten bleiben sollen. Allerdings ist die MAN SE auch ein renommierter Anlagen- und Maschinenbauer (Schiffsdiesel, Turbo, Kompressoren).

Die Übernahmen sind aber nicht nur in der Industrie mit einem Verlust der Traditionsnamen verbunden. So ist die ehemals zweitgrößte deutsche Bank, die frühere Dresdner Bank, heute vollkommen Bestandteil der „neuen Commerzbank“. Auch so bekannte und traditionsreiche Namen wie die Victoria Versicherungen als Anbieter von Sach- und Lebensversicherungen, wurden in den Kunstnamen ERGO (Tochtergesellschaft der Münchener Rück) integriert. Selbst die so konservative Münchener Rückversicherungsgesellschaft firmiert in Deutschland nur noch im Impressum ihres Internetauftrittes, sowie auf der Rückseite des Geschäftsberichtes, unter ihrem traditionsreichen und stolzen Namen, während der Firmenname auf der Titelseite des Geschäftsberichtes und der allgemeine Auftritt unter der „Marke“ Munich Re erfolgt.

ZUM KRAN gibt es keine Alternative

Heben und Bewegen – Tradition und Hightech eines faszinierenden Produkts



Eine moderne Hafenwirtschaft wie durch das CT Altenwerder in Hamburg braucht innovative Containerbrücken.

© HHLA

> Günter Spahn

Für viele Menschen ist ein Kran ein relativ einfaches Produkt. Er hilft halt, so die stark vereinfachte Meinung, schwere Lasten und Güter zu heben. Doch mit der Umsetzung der Hebelwirkung (Kraft mal Kraftarm = Last mal Lastarm) ist es allein natürlich nicht getan. Ein Kran ist einerseits eines der ältesten Hilfsmittel vor allem der Bauleute; aber er entwickelte sich in seiner Geschichte immer weiter bis zur heutigen Hightech-Anlage, weit über den Baukran hinaus, der aber selbst heute Hochtechnologie darstellt. Ohne innovative Krantechnik, ob für Bau, Industrie oder Logistik, hätte sich die Wirtschaft nicht fortentwickeln können. Gewiss, die Cheops-Pyramide bei Gizeh, gebaut vor über 2600 Jahren vor Christus, besteht aus gewaltigen Steinblöcken mit einem Einzelgewicht zwischen zwei und drei Tonnen und sie wurde mit Muskelkraft gebaut. Ursprünglich sogar auf eine Höhe von 147 Metern. Aber schon beim Bau des Kölner Doms – sicher auch neben der Funktion eines Gotteshauses eines der großartigsten Gebäude – wären die Bauleute an ihre Grenzen gestoßen. Immerhin war der vermutlich um 1350 erstmals eingesetzte Domkran, so der langjährige Kölner Dombaumeister und Architekt, Prof. Dr. Arnold Wolff, jahrhundertlang das Wahrzeichen der Stadt Köln, und er war ein ebenso schö-

nes wie spektakuläres Wahrzeichen. Zeitenwende: Es gibt ja zum Kran praktisch keine Alternative, wie ein Beispiel aus der Flugzeugindustrie eindrucksvoll unterstreicht. Wer einmal in den riesigen Produktionshallen von Airbus in Toulouse oder auch in Hamburg einen Rundgang machen konnte, wird vor allem von den Dimensionen großer Teile beeindruckt gewesen sein. Große Seitenwände, Rumpfschalen und ganze Rümpfe sind zu bewegen. Hier haben die Kräne eine Alleinstellung beim Transport, weil nur der Kran die schweren und dazu noch sperrigen Bauteile optimal bewegen kann. Airbus setzt beispielsweise als führender europäischer und weltweiter Flugzeughersteller sowohl im englischen Broughton, wo die Tragflächen für den riesigen Airbus A380 produziert werden, im Werk Nordenham (Fertigung von Rumpfsektoren) und in Toulouse in der Endfertigung auf Kräne und Komponenten des deutschen Traditionsherstellers Demag. Die Luftfahrtindustrie stellt aber weitere ganz spezielle Forderungen an die Kranhersteller: Auch für die Wartung der Flugzeuge werden Krananlagen in Verbindung mit Teleplattformen benötigt.

Großes, Sperriges und Schweres – das Metier des Krans

Das Einsatzspektrum des Krans umfasst eigentlich den kompletten industriellen Bereich der Produktion sowie die Logis-

tik und Lagerhaltung bis hin zum Hafenumschlag der Güter. Immer wenn Schweres, Großes, Sperriges zu heben oder zu transportieren ist, erfüllt der Kran eine wichtige Funktion. Im Bereich der Industrie wurde bereits die Flugzeugindustrie genannt. Wer in Berlin, Mannheim oder in Nürnberg wohnt, wird öfters mit Schwersttransporten, immer ein Erlebnis für die Bürger, konfrontiert. Riesige schwergewichtige Turbinen oder Transformatoren verlassen dann die Werke von Siemens oder Alstom. Diese Schwergewichte für die Energiewirtschaft müssen aber bereits in den Werkhallen durch leistungsstarke Krananlagen bewegt werden. Im Rahmen eines allgemeinen Beitrages kann natürlich nicht auf die komplizierten Einzelheiten bei der Entwicklung und Herstellung eines Krans eingegangen werden. Zu unterschiedlich sind die Anforderungen etwa an einen sogenannten Prozesskran, an den die Kunden anwendungsoptimierte Anforderungen für ihre individuellen Einsätze stellen. Eine derartige Krankonfiguration unterscheidet sich grundlegend etwa von einem modularen Baukastensystem für einen Standardkran. Bei jedem Kran, ob groß oder klein, Standardausführung oder Prozesskran, kommt es neben der Gewichtsleistung und Stabilität vor allem auf die zuverlässige Antriebstechnik und der Fahrmotoren an. Neben den mechanischen Bauteilen wie Fahrwerke, Radsätze,

Hubgetriebe, Scheibenbremsen, Kranbahnen und Schienenfahrwerke und schließlich den Krankabinen für den Kranfahrer, sind es vor allem die elektronischen Bauteile, die den Kran zu einem komplizierten Hightech-Produkt machen. Wichtige elektronische Bauteile sind etwa die Sicherung der Stromzuführung, die Steuerschalter, die komplizierte Funksteuerung und vor allem die Überlastsicherung.

Hafenlogistik und Hafentechnologie

Die Entwicklung zur modernen und leistungsfähigen Hafenwirtschaft wurde durch die Krantechnik ganz wesentlich geprägt. Der Kran als Hilfe der Be- und Entladung von Schiffen, sowohl in den Binnenhäfen als auch an den Seehäfen, hat eine lange Geschichte. Bereits im frühen Mittelalter spielte die Krantechnik eine wesentliche Rolle. Historische Kräne sind noch heute z.B. am Rhein oder an der Mosel zu bewundern, etwa in Bingen oder in Trier. Auch in Lüneburg (Alter Kran) und in Stade sind entsprechende Anlagen zu bewundern. Heute ist die Romantik vor allem in den großen Seehäfen längst Vergangenheit. Selbst riesige Schiffe werden innerhalb weniger Stunden abgefertigt. Oft ist für die Matrosen noch nicht einmal ein

Landgang möglich. Time is Money! Die Hafentromantik der Schauerleute und Sackträger ist längst Hightech-Terminals mit modernsten leistungsfähigen Containerbrücken (innovative Krananlagen) gewichen. In Deutschlands größtem Hafen (Hamburg) begann am 31. Mai 1968 ein neues Zeitalter mit der Ankunft der „American Lancer“. Die ersten Container trafen noch wenig beachtet als zusätzliche Decksladung ein, die von noch konventionellen Schwerlastkränen von Stückgut- oder Ro-Ro-Schiffen gehievt wurde. Zum Durchbruch verhalf aber dem Container in Deutschland die US-Army, die über den Bremer Hafen den gesamten Nachschub bzw. die Versorgung der Einheiten in Deutschland steuerte. Am 5. Mai 1966 trafen in Bremen erstmals in Deutschland Container ein. Sowohl Hamburg als auch Bremen bzw. Bremerhaven entwickelten sich dank modernster Krantechnik mit Containerbrücken zu den leistungsfähigsten Häfen der Welt. Beispielhaft seien die Terminals Eurogate in Bremerhaven oder das Container Terminal Altenwerder in Hamburg erwähnt. Moderne Terminals zeichnen sich durch einen hohen Automatisierungsgrad beim Containerumschlag aus. Die hochmoderne Technik im Verbund mit innovativen EDV-Systemen gewährleistet das effiziente Löschen und Laden.



Schwere Einzelsegmente des A380 – eine Sache für Demag-Kräne.

© Demag

EINDRUCKSVOLLE mobile Teleskopkräne helfen z.B. schwere vormontierte Stahlbrücken einzuheben

Mobilkräne gehören vor allem aus der Laiensicht zu den eindrucksvollsten „Fahrzeugen“ überhaupt. Bereits ihr Einsatzgewicht, teilweise über 100 Tonnen, und die bis zu 9-achsigen Fahrgestelle unterstreichen die mögliche enorme Traglast. Mobilkräne kommen bei der Montage schwerster Investitionsgüter immer dann zum Einsatz, wenn Strecken zwischen dem Schwerlastprodukt und dem endgültigen Montageort, etwa eine Turbine, zu überbrücken sind. Vor allem die Bauunternehmen sind auf die Hilfe dieser Giganten angewiesen, wenn z.B. schwere Brückenbauteile einzuheben sind. Ein typisches Einsatzfeld sind auch die Baustellen für die Windkraft. Unentbehrlich sind die Kolosse auch im Katastropheneinsatz, wenn es gilt, schwere Lokomotiven wieder auf die Gleise zu bringen. Mobilkräne können für alle Geländestrukturen ausgelegt werden. So gibt es neben dem klassischen Autokran Ausführungen als „All-Terrain-Kran“, der sowohl auf der Straße als auch im Gelände eingesetzt werden kann. Für Ex-

tremgelände stehen geländegängige Ausführungen auch als Raupenkräne zur Verfügung. Bei einer extremen Traglast müssen bei den Mobilkränen die notwendigen Gegengewichte separat zum Einsatzort gebracht werden. Mobilkräne können entweder als Gittermastkran oder als Teleskopausleger je nach Ein-

satzzweck und Bedarf geliefert werden. Insbesondere Liebherr hat im Segment Mobilkräne eine herausragende Marktstellung. So ist der LTM 11200-9.1 vermutlich der stärkste Teleskopkran mit dem längsten Teleskopausleger. Die technischen Daten sind beeindruckend und sprechen für sich. So beträgt die maxi-

male Traglast bei Ausladung 1.200 Tonnen bei 2,5 m Radius. Der Kranmotor, ein Liebherr-6-Zylinder-Turbo-Diesel hat eine Leistung von 270 kW und der Fahrmotor, ein 8-Zylinder-Turbo-Diesel 500 kW. Die Fahrgeschwindigkeit des Kolosses beträgt immerhin 75 Kilometer pro Stunde. Der achtheilige Teleskopaus-

leger (18,3 Meter bis 100 Meter) wird vollautomatisch auf die gewünschte Länge ausgefahren und verbolzt. Im neun-achsigen Fahrgestell ist die von Liebherr entwickelte aktive und geschwindigkeitsabhängige Hinterachslenkung integriert. Der Mobilkran LTM 11200-9.1 ist ganz zweifelsfrei ein Hightech-Produkt und unterstreicht das Leistungsvermögen der Ingenieurkunst. Alles in allem geht aber das Einsatzspektrum der modernen Krantechnologie noch wesentlich weiter. Neben den eingangs erwähnten Industriekränen, bei denen insbesondere Demag Cranes für die Kompetenz deutscher Kranbauer steht, den stationären Krananlagen für die Logistik und Hafenwirtschaft sowie den Mobilkränen für Straße und Gelände, seien in diesem Zusammenhang nur die Schwimmkräne erwähnt, die insbesondere in den Offshore-Bereichen und bei der Bergung von Schiffen zum Einsatz kommen. Diese wahren „Könige“ können in der Hubkraft Gewichte von über 14.000 Tonnen heben (zweimal je über 7.000 Tonnen). Diese schwimmenden Monster sind natürlich Einzelanfertigungen.



Schon vom Erscheinungsbild verkörpern Mobilkräne wie der „All-Terrain“ LTC von Liebherr pure Kraft.

© Liebherr

IMAGE UND KOMMUNIKATIONS-DESASTER bei Deutschlands größter Bank

Deutsche Bank hat viel Ärger durch spektakuläre Anklagen und Prozesse

> Sven Skoglund

Vor wenigen Wochen hat eine führende deutsche Wirtschaftszeitung der Deutschen Bank attestiert, dass es am guten Ruf des Institutes nichts zu deuten gäbe. Die Zahlen und die Kontakte in die Politik seien erstklassig. Dies darf aber angesichts der zahlreichen juristischen Auseinandersetzungen, in denen die Bank verwickelt ist, bezweifelt werden. Innerhalb kürzester Zeit wurde jetzt die Bank mit zwei Klagen aus den Vereinigten Staaten konfrontiert, und diese haben es in sich, denn zumindest der Kläger Vereinigte Staaten von Amerika übertrifft die Macht der Deutschen Bank um Welten! Harmlos sind die Anschuldigungen der amerikanischen Administration nicht. Immerhin ist es das Justizministerium der USA, das vom Streitvolumen her eine „gewaschene“ Klage, die locker die Dollar-Milliardengrenze überschreiten kann, einreichte. Die Deutsche Bank, so die Ansicht der US-Regierung, habe jahrelang unverantwortlich bei der Kreditvergabe gehandelt.

Und auch aus der amerikanischen Westküste ziehen für Deutschlands Bankenbranchenführer bitterböse Gewitterwolken auf. Immerhin ist es die nach New York zweitgrößte Stadt des Landes, Los Angeles, die über die Staatsanwaltschaft Los Angeles dem Institut vorwirft, Bürger unrechtmäßig aus ihren Häusern getrieben zu haben. Dies alles ist starker Tobak für das Ansehen der Bank, die auch von der amerikanischen Versicherungsgesellschaft Allstate und einer amerikanischen Regionalbank vor die Justiz gezogen wird. Die Karten sehen schlecht aus für die Deutsche Bank, zumal auch ein Untersuchungsbericht des amerikanischen Senates der Bank Interessenskonflikte vorwirft. Bereits Ende 2010, kurz vor Weihnachten, berichtete die Tagesschau, dass die Deutsche Bank in einem anderen Streit mit den amerikanischen Behörden – es ging um illegale Steuermodelle – 553,6 Millionen US-Dollar zahlte. Die Deutsche Bank bestätigte die Zahlung und zeigte sich mit dem Ergebnis des Kompromisses mit den Amerikanern zufrieden. Kleinere Strafen und Entschädigungen – aber insgesamt auch über 2,3 Millionen

Pfund – musste die Deutsche Bank zu Jahresbeginn 2011 im Vereinigten Königreich zahlen und selbst im fernen Südkorea bekam die Bank eine Strafe wegen Verstöße gegen die Börsenregeln aufgebremst. In Deutschland hat der Bundesgerichtshof die Deutsche Bank in einem Verfahren, das ein Mittelständler bis vor das oberste deutsche Gericht durchgezogen hat, zum Schadenersatz wegen riskanter Zinswetten verurteilt.

berer Bericht und im „Münchner Merkur“ wurde die Forschungsdirektorin Finanzmärkte des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung, Dorothea Schäfer, mit ihrer Aussage, „Deutsche Bank muss an ihrem Ruf arbeiten“, in der Überschrift zitiert. Und schließlich titelte „Die Welt“ vor wenigen Tagen „Deutsche Bank kämpft um ihr Ansehen“! Zu allem Übel nimmt derzeit auch noch das OLG München im Um-

sammen“, sagte vielsagend ein Beobachter der Szenerie. Tatsächlich ist selbst der Aufsichtsratsvorsitzende der Bank, Clemens Börsig, über das derzeitige juristische Umfeld der Deutschen Bank höchst unglücklich und besorgt. In der Tat sind die Anklagen aus den Vereinigten Staaten auch deshalb sehr gefährlich, weil just in diesen Tagen vor dem OLG in München eine neue Runde Kirch gegen die Deutsche

Jeder kleine Banklehrling bekommt eingetrichtert, dass das Bankengewerbe vor allem diskret sein muss – und dann „plauderte“ der ehemalige Vorstandschef Breuer über die Kreditwürdigkeit eines Großkunden namens Kirch in der Öffentlichkeit. Schon allein diese Tatsache ist ungeheuerlich. Leider scheint die Geschwätzigkeit der Topmanager der Deutschen Bank ungebrochen zu sein, wenn man bedenkt, dass auch der amtierende Vorstandschef Josef Ackermann – (Link „Wenn der Boulevard Volkswirtschaft spielt“) vom 20. Mai des Vorjahres 2010 – genau vor einem Jahr die Rückzahlungsfähigkeit Griechenlands, sehr zum Ärger auch der Bundesregierung, öffentlich angezweifelt hat.

Was wir derzeit im Umfeld der Deutschen Bank erleben, korrespondiert nicht mit den guten Zahlen der Bank. Für das laufende Geschäftsjahr 2011 peilen die Deutschbanker sogar einen neuen Rekordgewinn an. So kündigt Josef Ackermann, der in seiner bodenständigen Heimat im Kanton St. Gallen als volksnah gilt, in einem Brief an die Aktionäre der Bank folgendes an: „Der erfolgreiche Start in das Geschäftsjahr bestärkt uns in der Erwartung, unser ehrgeiziges Vorsteuergewinnziel von zehn Milliarden Euro für 2011 in unseren operativen Geschäftsbereichen zu erreichen.“ Insofern wird die Bank finanzielle Auswirkungen der laufenden Verfahren wohl abfedern können. Aber der gewaltige Imageschaden und das schwindende Vertrauen, die negativen Schlagzeilen auch in Deutschland, der jahrelange Prozess mit Kirch – all dies ist in höchstem Maße für die Deutsche Bank eine mittlere Katastrophe. Nochmals wiederholen wir: Es kommt ein klein wenig viel zusammen...

Es ist für ein führendes Finanzinstitut nicht gut, wenn ihm der Ruf eines Prozesshansel anhängt. Irgendwann wird aus einem Imageschaden auch ein finanzieller Aufwand, der als Schadenersatz auch einer großen Bank richtig wehtut. Vom Verlust des Vertrauens ganz zu schweigen. Schon von dem legendären Robert Bosch, Gründer der gleichnamigen und weltweit erfolgreichen Firma, könnte die Bank von dessen These viel lernen: Geld kann man verlieren – aber nie Vertrauen!



Die Deutsche Bank sieht sich in einigen Verfahren zu Unrecht angegriffen und will sich zur Wehr setzen.

© Pixello

Die Richter fordern vor allem mehr kompetente Beratung für die Kunden. Hier argumentiert die Bank immer noch vom hohen Ross – man habe angemessene Risikovorsorge getroffen. Als ob es darauf angesichts des Image-Supergaus ankommt.

Negative Schlagzeilen

Schon häufen sich die negativen Schlagzeilen auch in der seriösen Presse. „Die Deutsche Bank gerät auf der ganzen Welt ins Visier der Justiz“, überschrieb die Frankfurter Allgemeine einen gr-

feld des Kirch-Prozesses die Deutsche Bank in die Bredouille. Immer stärker wirft die schier unendliche Auseinandersetzung mit dem ehemaligen Medien-Großunternehmer peinliche Fragen an die Deutsche Bank auf. Zwar hat das eine mit dem anderen nichts zu tun, aber das Bild der Bank, das die Öffentlichkeit, die Kunden der Bank und natürlich auch die Justiz in München jetzt auch durch die weltweiten Auseinandersetzungen präsentiert bekommen, lässt Zweifel über die Seriosität der Bank aufkommen. „Es kommt ein klein wenig viel bei der Deutschen Bank zu-

Bank eingeläutet wurde. Hochkarätige Repräsentanten der Bank, vom Aufsichtsratsvorsitzenden bis zum Vorstandschef Josef Ackermann, mussten jetzt in den Zeugenstand. Seit neun Jahren schon geht es um Schadenersatzansprüche von Kirch, der sich darauf beruft, dass seine Firma letztendlich den Todesstoß durch die unbegreifliche Geschwätzigkeit des ehemaligen Vorstandschefs der Deutschen Bank, Rolf-E. Breuer, erhielt. Grundsätzlich haben nämlich Äußerungen eines Vorstandschefs der Deutschen Bank die Qualität der „höheren Weihen“.

KOMMENTAR zur Hauptversammlung Deutsche Bank

Trotz spektakulärer anhängiger Klagen zieht sich Deutschlands größte Bank kein Büßerhemd an. Das Institut gab sich jetzt auf der Hauptversammlung (26. Mai 2011) betont zuversichtlich und selbstbewusst. „Wir alle können stolz sein auf diese Bank“, sagte der Vor-

gesellschaftlichen Verantwortlichen bewussten Deutschen Bank. Ackermann ging auf die mit den Klagen verbundenen Imageprobleme nur am Rande ein. Die Deutsche Bank habe in den vergangenen Jahren ihren guten Ruf in aller Welt weiter gemehrt und gehöre

folge im abgelaufenen Geschäftsjahr 2010 und auch aktuell im ersten Quartal 2011 darstellen können. Die Bank hält daher ausdrücklich daran fest, in diesem Jahr das ambitionierte Ergebnisziel von 10 Millionen Euro zu erreichen. Und mehr noch: Auf diesem Fundament soll sogar in den nächsten Jahren ein noch höheres und nachhaltigeres Ertragsniveau erreicht werden. Aber, und indirekt bekannte sich Ackermann zur Notwendigkeit eines unangestasteten Rufes auch und gerade bei der Deutschen Bank, „kein Geschäft, das betone ich seit Jahren immer wieder, ist es wert, unseren guten Ruf und die Glaubwürdigkeit aufs Spiel zu setzen“. Es sei besser, ein Geschäft, so finanziell lukrativ es kurzfristig erscheinen mag, nicht zu machen, wenn mittel- bis langfristig daraus beachtliche Reputationsrisiken erwachsen können. Verfehlungen gegen eine erfolgs- und wertorientierte Führung sei aber bei einer Organisation wie die der Deutschen Bank mit über 100.000 Mitarbeitern in über 70 Ländern „nicht ein für allemal auszuschließen“, sagte Ackermann. Ob die möglichen Verfehlungen bereits die Schwelle des Akzeptierbaren erreicht

haben – dieses Urteil allerdings bleibt der Öffentlichkeit und natürlich auch in den derzeit anhängigen Fällen der Justiz vorbehalten. Ackermann war da auch vorsichtig. Er betonte das Wort wo! „Wo wir uns zu Unrecht angegriffen sehen, werden wir uns mit allen gebotenen Mitteln zur Wehr setzen.“ So ganz schuldlos sieht sich die Bank aber offenbar dann doch nicht, denn sonst hätte sich die Bank bereits Ende 2010 – siehe Bericht oben – nicht zu einem millionenschweren Arrangement über 553,6 Millionen US-Dollar mit den amerikanischen Be-

hörden bereitgefunden. Die Bank sollte einen Schlusspunkt ziehen, damit die zweifelsfrei vorhandenen guten Schlagzeilen prägend werden. Dann könnte nämlich auch der Aktienkurs mit der guten Entwicklung der Deutschen Bank korrespondieren. Hier ist die Deutsche Bank mit einer Börsenkapitalisierung von ca. 38 Milliarden Euro in Europa klar abgeschlagen hinter den europäischen Spitzenreitern BNP Paribas (Frankreich) und Santander (Spanien), die beide einen Börsenwert von über 60 Milliarden Euro derzeit darstellen. Sp



Vorstandschef Dr. Josef Ackermann will keine Reputationsrisiken.

© Deutsche Bank

standsvorsitzende Josef Ackermann. So seien die Doppeltürme in Frankfurt ein Markenzeichen einer starken, innovativen und global orientierten, aber in Deutschland fest verwurzelten und ihrer

heute zu den angesehensten Finanzmärkten rund um den Globus. Vor allem aus der Sicht der weltweiten Kunden scheint dies zu stimmen, denn ansonsten hätte die Bank nicht die wirtschaftlichen Er-

Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

Verlag:

Zielgruppen-Medien Verlag
Günter und 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
guenter.spahn@zielgruppen-medien.de

Koordination & Layout:

Christian Spahn
christian.spahn@zielgruppen-medien.de

Technische Herstellung/Druck:

Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Frankenallee 71-81, 60327 Frankfurt/Main

Copyright:

Zielgruppen-Medien Verlag Erding

NEUESTE FREGATTENGENERATION für die Deutsche Marine

Baubeginn der ersten Fregatte der Klasse 125



Das neue Fregatten-Programm F 125 ermöglicht Einsatzzeiten von bis zu 24 Monaten und bindet nur noch 120 Seeleute pro Einheit (ehemals 235). © ThyssenKrupp

> Sven Skoglund

Fregatten waren zu früheren Zeiten die kleinsten Schiffseinheiten, die noch selbstständig operieren konnten! Doch die Weiterentwicklung der Fregatten führte längst dazu, dass diese Einheiten die Dimension eines Zerstörers erreicht haben. Inzwischen haben moderne und leistungsstarke Fregatten eine Verdrängung von gut 7.000 t (Klasse 125 für die Deut-

sche Marine). Die Anforderungen an die Marine haben sich grundlegend geändert. „Unsere Einheiten erfüllen heutzutage ihre Pflicht in Nord- und Ostsee – ebenso wie vor der Küste des Libanons, in den Gewässern vor Somalia und im Indischen Ozean“ – mit diesen Worten skizziert Vizeadmiral Axel Schimpf das notwendige hohe Maß an Flexibilität.

Die Klasse 125 stellt im Vergleich zu den Einheiten der Bremen-, Brandenburg- und Sachsen-Klasse einen grundlegend

neuen Schiffstyp für das ganz wesentlich erweiterte neue Aufgabenspektrum dar. Charakteristisch sind etwa die Fähigkeiten, taktische Feuerunterstützung von See zu Land zu leisten oder Spezial- und spezialisierte Kräfte beispielsweise bei Evakuierungsoperationen zu unterstützen. Ein wichtiges Kriterium bei der Planung und Konzeption der neuen Fregatte war daher die langanhaltende Verfügbarkeit im Einsatzgebiet. So kann die mögliche Einsatzdauer von bisher neun Monaten auf 24 Monate ausgeweitet werden. Trotzdem wird die notwendige Besatzungsstärke für den Einsatz des Schiffstyps von ehemals 235 auf 120 Seeleute reduziert. Eine Voraussetzung dafür ist die modernste Technologie.

Die Fregatten der Klasse 125 sollen den beschriebenen Anforderungen mehr als gerecht werden. Sie können neben der Stammbesatzung weitere 20 Soldaten für den Helikoptereinsatz und je nach Einsatzlage 50 Spezialeinsatzsoldaten aufnehmen. Vier speziell für die F 125-Klasse entwickelte Boote und zwei Bordhubschrauber stehen den an Bord befindlichen Spezialkräften zur Verfügung.

Start des Fertigungsprogramms

Anfang Mai fanden sich zahlreiche Gäste und Vertreter aus Politik, Verteidigung und Industrie auf dem Werftgelände von Blohm + Voss in Hamburg ein, um dem

Fertigungsbeginn der ersten Fregatte der neuen Hightech-Klasse 125 beizuwohnen. Partner der Fertigung ist die Arbeitsgemeinschaft F 125. Diese besteht aus den Firmen ThyssenKrupp Marine Systems AG, die wiederum die Blohm + Voss Naval GmbH (ein Joint Venture mit der Federführung ThyssenKrupp Marine Systems AG) beauftragte, sowie der Friedrich Lürssen Werft GmbH & Co. Die neue Fregatte hat eine Länge von 149 Metern sowie eine Breite von 18 Metern und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 26 kn. Die Verdrängung beträgt 7000 t. Die maximale Besatzung wird mit 190 Personen angegeben – davon gehören bis zu 120 Personen der Stammbesatzung an.

Mit einem Knopfdruck startete Reinhard Schütte, Vizepräsident des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung, in der Schiffbauhalle 3 die hochmoderne Laserschweiß- und Schneidanlage, womit die Fertigung an der ersten Sektion begann. Bereits im November 2011 wird die Kiellegung folgen; die Ablieferung an die Bundesmarine ist für das Frühjahr 2016 geplant.

Durch die neue Fregatten-Generation unterstreicht der deutsche Marineschiffbau inkl. seiner Zulieferindustrie seine führende und weltweit herausragende Kompetenz auch im maritimen Überwasserschiffbau. Bereits im Segment der konventionellen U-Boote mit Brennstoffzel-

len-Antrieb unter der Bezeichnung U 212A ist der deutsche Marineschiffbau führend. Die zu ThyssenKrupp Marine Systems gehörende ruhmreiche Werft HDW in Kiel hat dieses Hightech-Paket, die neue nicht-nukleare U-Boot-Klasse – kaum zu orten, ausdauernd, schnell und mit beeindruckender Tauchtiefe –, entwickelt.

Mit der jetzt begonnenen Realisierung des neuen Fregatten-Programms – die neuen Schiffe „firmieren“ auch unter der Bezeichnung „Baden-Württemberg-Klasse“ – werden letztendlich auch zahlreiche Arbeitsplätze in der deutschen Binnenwirtschaft gesichert. Insgesamt werden von der Fregatte der „Baden-Württemberg-Klasse“ vier Schiffe gebaut. Die letzte Fregatte soll 2018 abgeliefert werden. Durch das breite Einsatzspektrum ist der Systempreis von 2,6 Milliarden Euro oder 650 Millionen Euro pro Fregatte durchaus gerechtfertigt. Das Anforderungsprofil reicht von Landes- und Bündnisverteidigung über Friedenseinsätze und humanitäre Rettungsmissionen bis zur Terrorismusbekämpfung und der Abwehr asymmetrischer Bedrohungen.

Infolge der umfangreichen Bewaffnungssysteme (u.a. Schiff-Schiff-Flugkörper HARPOON, RAM-Flugabwehrsystem, Täuschkörperwurfanlage, Bordhubschrauber SEA LYNX und diverse Geschütze) ist der Systempreis zu relativieren.

BRAUCHT DEUTSCHLAND die Teilstreitkräfte Bundesmarine?

Neue Szenarien erfordern neue Denkweisen

Braucht ein Land wie Deutschland, das lediglich Zugang zu den großen Weltmeeren über die regionalen Gewässer der Ost- und Nordsee verfügt, heute noch eine leistungsstarke Marine, nachdem die Bedrohungsszenarien aus den Zeiten des „Kalten Krieges“ nicht mehr vorhanden sind? Es stimmt; zunächst ist Deutschland kein klassisches Land, das von Meeren umgeben ist wie etwa UK, Frankreich, Italien oder die Iberische Halbinsel. Deshalb liegt die gestellte Frage der Berechtigung einer Bundesmarine als Teilstreitkräfte der Bundeswehr angesichts neuer Ausgangslagen nahe – aber dennoch ist die Frage bereits vom Ansatz falsch gestellt, weil sich Feindbilder und Bedrohungsszenarien ständig ändern. Die Bundesmarine hatte im Rahmen des atlantischen Bündnisses NATO lange die wichtige Aufgabe, die Ausgänge der Ost- und Nordsee zu überwachen und zu sichern. Dies geschah im Zusammenwirken mit den verbündeten Marinen u.a. aus Dänemark und Norwegen. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Ausdehnung der EU und NATO auf die Staaten Osteuropas, ist Deutschland von verbündeten Freunden umgeben. Ein konventioneller Angriff eines Nachbarn ist daher nicht mehr vorstellbar.

Deshalb hat sich die Struktur und das Anforderungsprofil an die Bundesmarine gewandelt; die Aufgaben haben sich geändert – aber sie sind für die Marine eher noch erweitert worden. Neue auch für Deutschland real existierende Feindbilder sind der internationale Terrorismus, der auch die Weiterverbreitung von Waffen, Munition und Massenvernichtungsmitteln über die Seewege einschließt. Hinzu kommen die organisierte Kriminalität und immer stärker wieder die Piraterie mit der Gefährdung des



Die deutschen U-Boote der Klasse 212 A mit Brennstoffzellen-Antrieb haben ein breites Einsatzspektrum. © ThyssenKrupp

Handels über die Meere. Gerade Deutschland ist als führende Wirtschafts- und Exportnation auf einen ungestörten Handel über die Seewege angewiesen. Aber auch unsere Verbündeten erwarten bei neuen Szenarien deutsche Beiträge, die auch im nationalen Interesse Deutschlands liegen. Ein aktuelles Beispiel dafür ist die Lage in Libyen. Hier sind Einheiten der Bundesmarine im Einsatz, um bei der Evakuierung deutscher Staatsbürger über das Mittelmeer behilflich zu sein. Im Rahmen der internationalen Strategien der Vereinten Nationen leistete die Bundesmarine Beiträge vor der Küste des Libanon, um auch dort den Waffenschmuggel zu unterbinden. Mehr als drei Viertel der jährlichen Marineaktivitäten finden in Zusammenarbeit mit anderen Nationen statt. Dabei ist die Verhütung von Krisen und die Be-

wältigung von Konflikten Bestandteil der international abgestimmten Sicherheitspolitik.

Deutsche Wirtschaft braucht konfliktfreie Seewege

Die Bedeutung des Seehandels spiegelt sich in der Größe der deutschen Handelsmarine wider. Deutschland besitzt die größte und modernste Containerflotte der Welt. Weltweit hat die deutsche Handelsflotte eine herausragende Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Globalisierung nimmt der Seehandel ständig zu und das Volumen der in den deutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter wird sich bis 2025 vermutlich verdoppeln. Wesentliche Anteile des deutschen Außenhandels werden über die See abgewickelt. Vor allem bei Rohstoffen und

primären Energieträgern, etwa mit Flüssiggas über Gastanker, haben ungehinderte Seewege höchste Priorität. 95% des Ferngütertransportes im Welthandel erfolgt über die Meere. Vor diesem Hintergrund ist die Bedrohung der Seewege durch die wieder aktuell gewordene Piraterie zu einem großen Problem geworden. Die deutschen Reeder fordern immer stärker einen Begleitschutz der Handelsschiffe durch die Bundesmarine. Piraterie ist eine „alte“ – früher vielleicht auch eine aus heutiger Sicht romantische – Gefährdung der Seefahrt. Die Anzahl der Angriffe auf Handelsschiffe durch moderne Piraten, Seeräuber und Terroristen hat stark zugenommen. So wurden in den letzten beiden Jahrzehnten ca. 5.000 Überfälle auf Handelsschiffe gemeldet. Die Basis für ihr Handeln finden die Piraten in instabilen Staaten.

Dabei gelten die Gewässer am Horn von Afrika und der Golf von Aden mit als die gefährlichsten Seegebiete der Welt. Bewaffnet mit Sturmgewehren und Panzerabwehrwaffen bringen die Piraten selbst größte Schiffe wie Tanker in ihre Gewalt. 2008 befanden sich 889 Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen in der Hand der Piraten; deutsche Schiffe wurden dabei am häufigsten Opfer von Überfällen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Seewege am Horn von Afrika und im Golf von Aden eine enorme Bedeutung haben. 2009 durchquerten mehr als 700 Millionen Tonnen Fracht das Seegebiet. Die Europäische Union und ihre Partnerländer haben auf die zunehmende Bedrohung durch die Piraterie mit der Entsendung von Seestreitkräften reagiert. So wurden unter der EU-Operation „Atalanta“ bis zu zwölf Kriegsschiffe und mehrere Marineflugzeuge mit dem Schutz des Schiffsverkehrs beauftragt. Freilich kann die Daseinsberechtigung der Bundesmarine nicht nur von der Absicherung des Seehandels abgeleitet werden. Bedrohungsszenarien können sich schnell ändern. Was gestern unvorstellbar gewesen ist, kann heute Realität werden. Hypothetische Szenarien völlig neuer Bedrohungen können schnell Wirklichkeit sein. Wer hätte nach dem Zusammenbruch des früheren Warschauer Paktes gedacht, dass der Balkan zum Schauplatz militärischer Auseinandersetzungen werden würde? Aus den verschiedensten Gründen ist die Seeraumüberwachung mit modernsten Einheiten – aus aktuellen und hypothetischen Gründen – notwendig. Dazu dienen auch militärstrategische Hightech-Systeme wie Fregatte 125 oder U-Boot 212 A. Eine im NATO-Bündnis abgestimmte Verteidigungspolitik muss glaubwürdig sein. Sp

KEINE PAUSCHALEN VERURTEILUNGEN zum moralischen Verhalten der deutschen Assekuranz:

Ergo-Mutter Munich Re wird mit unangenehmen Fragen konfrontiert

Ein empörender Skandal im Umfeld der heute zur Ergo Gruppe gehörenden „Hamburg-Mannheimer“ wurde Hintergrund spektakulärer Schlagzeilen, nicht nur in der Boulevardpresse. Im Rahmen einer „Incentive-Reise“ wurden als Anerkennung für gute Policen-Abschlüsse mehrere Prostituierte in einer Budapester Thermo des Gellert-Hotels für die „Veranstaltung“ engagiert und letztendlich von der Versicherungsgesellschaft bezahlt. Der Vorfall wurde inzwischen von der Ergo und Munich Re eingeräumt und verurteilt. Die Rechnung über 83.000 Euro soll als „Betriebsausgabe“ geltend gemacht worden sein.

Dies ist natürlich für die Assekuranz insgesamt viel mehr als nur ein Image-Schaden. Nicht nur für kleine Versicherungskunden sind 83.000 Euro für eine zu verurteilende Vergnügungsreise sehr viel Geld. Und, wer will bei einer derartigen Gesellschaft noch versichert sein, wenn er sich nicht dem unvermeidbaren Gespött ausliefern will? Sowohl für die Ergo und erst recht für die weltweit hochangesehene Muttergesellschaft Munich Re ist vor allem die Beschädigung der Reputation, sowohl in der Gesellschaft als auch in Aktionärsgruppen der Münchener Rück, der viel schlimmere Schaden. Schon bisher stellten immer wieder gelegentlich Munich Re-Aktionäre die Frage, weshalb die Gesellschaft, im Gegensatz zur Edelkonkurrenz der nicht minder seriösen Schweizer Rück (Swiss Re), ein Erstversicherungsgeschäft betreibt, das ja schließlich auch zu Lasten

der Erstversicherungs-Kunden des Rückversicherers gehe. Die Schweizer haben sich bereits vor Jahren von ihrem Erstversicherungsgeschäft getrennt. Nach der „Phase I“ in der Boulevardpresse beleuchten inzwischen auch seriöse Wirtschaftsmedien das Thema. So berichtete die „Süddeutsche Zeitung“ in ihrer Wochenendausgabe vom 28. Mai 2011 unter der Überschrift „Skandal im Sperrbezirk“ vom Bedrängnis der Munich Re.

Denkbar unglücklicher Zeitpunkt

Für die Munich Re kommt der Skandal zur ungelegenen Zeit, weil der Konzern aufgrund der außerordentlich hohen Belastungen durch Naturkatastrophen in Japan und in den Vereinigten Staaten enorme Aufwendungen verkraften muss. Bereits im 1. Quartal 2011 mussten die Münchener einen Quartalsverlust von 948 Millionen Euro melden. Trotzdem ist man im feinen „Palazzo“, dem Konzernsitz der „Rück“ an der vornehmen Münchener Königinstraße, davon überzeugt, ein positives Ergebnis für 2011 darstellen zu können. Im Verbund, einerseits die Ergebnisbelastungen und andererseits die jetzt offenbar gewordenen Imageprobleme bei der Tochter Ergo, könnte man bei der Rück geneigt sein, eventuelle weitere Expansionen zunächst einmal zu verschieben. Munich Re muss jetzt vor allem Ordnung in die Erstversicherungsgruppe bringen. Hinterfragt wird auch schon ganz offen, ob es richtig war, an die Spitze der Ergo einen nicht in der Branche groß geworde-

nen Manager zu installieren. Ergo-Vorstandschef Dr. Torsten Oletzky war vor seinem Einstieg in die Assekuranz Wirtschaftsberater bei Mc.Kinsey. Ausgerechnet Oletzky war dann, bevor er an die Spitze von Ergo berufen wurde, bei der Hamburg-Mannheimer mit so wichtigen Funktionen wie Controlling und Mitglied des Vorstandes betraut. Zwar war Oletzky zu Zeiten der bekannt gewordenen „Budapester Vorfälle“ bereits bei der Hamburg-Mannheimer Zwischenholding Ergo beschäftigt, aber gerade durch seine Controlling-Funktion bei der Hamburg-Mannheimer hätte er die Kultur dieser Gesellschaft durchaus kennen müssen.

Aktuell ist auch jetzt unverständlich, dass im Rahmen der Mitarbeiter-Motivation Incentive-Reisen als „Motivationalelement“ – so Ergo – weiterhin vorgesehen sind, wenn auch Ergo versichert, dass sich Vorfälle wie in Budapest nicht mehr wiederholen. Aber auch künftige Verfehlungen sind nicht auszuschließen. Es liegt in der Natur der Sache, dass mit derartigen Reisen Fehlverhalten, angefangen von Alkoholmissbrauch bis hin zu anderen unappetitlichen Vorkommnissen, verbunden sein können. Keine Frage: Tüchtige Mitarbeiter sollen und müssen motiviert werden. Diese Motivation kann aber im Rahmen von zu versteuernden geldlichen Zuwendungen, ganz legal, bestens erfolgen. Alles andere hat, auch aus der Sicht der Versicherungskunden, ein eigentlich nicht akzeptierbares „Geschmäckle“.

Die Unternehmenskultur muss bei der



Die frühere Hamburg-Mannheimer (Gebäude in Hamburg) heißt heute Ergo. © Ergo

Ergo optimiert werden. Es ist ja nicht nur der Budapester Vorfall ärgerlich.

Racheakte?

Schon kommen aus allen möglichen Schlupflöchern „Informanten“, die vielleicht auch aus Rache die Medien mit Informationen über Verfehlungen der Hamburg-Mannheimer versorgen. So berichtete die Bild online von einem weiteren Skandal unter der Überschrift „Hier kokst der Kollege von Herrn Kaiser.“ Halbherzig hat unter Fragen & Antworten dies zwar Ergo auf seiner Homepage dementiert, aber Ende Mai 2011 stand der Beitrag nach wie vor im Netz von Bild online.

Schlimm ist auch der Ruf über die „üblen Methoden“, die bei der Hamburg-Mann-

heimer üblich gewesen seien. So berichtete die „Süddeutsche Zeitung“ unter Bezugnahme auf Informanten und Zeugen von einer fast „sektenmäßigen Hirnwäsche“. Auch uns liegen Hinweise vor, demnach junge Menschen beim Anwerben regelrecht verführt wurden mit der Folge, dass sie sogar finanzielle Nachteile erleiden mussten. Dies mag vielleicht Vergangenheit sein – wir wissen es nicht! Die Ergo sollte auf jeden Fall den Außendienst stärker kontrollieren und auch Munich Re muss in ihrem riesigen Konzernreich für Ordnung sorgen, gerade weil sie als Mutter geradezu als Aushängeschild der Seriosität wahrgenommen wird. Freilich besteht kein Anlass, die Assekuranz generell zu verteufeln. Deshalb müssen bekannt gewordene Fälle von Verfehlungen abgestellt werden. Sp

WEITERHIN aktionärsfreundliche Dividendenpolitik:

Starker Abschluss der Nürnberger Beteiligungs-Aktiengesellschaft

> Sven Skoglund

Die NÜRNBERGER Beteiligungs-Aktiengesellschaft (NBG), Dachgesellschaft der NÜRNBERGER Versicherungsgruppe, hat im Geschäftsjahr 2010 den Jahresüberschuss gegenüber 2009 um 66,3% auf 62,4 Millionen Euro (Vorjahr 37,5) erhöht und lässt die Anteilseigner mit einer attraktiven Ausschüttung in Höhe von 28,8 Millionen Euro (Vorjahr 26,5) am Erfolg partizipieren. Wohl dem, der treuer Aktionär bei der NÜRNBERGER ist: In den 21 Jahren seit Gründung der NÜRNBERGER Beteiligungs-Aktiengesellschaft ist die Dividende nie ausgefallen oder gesenkt worden; sie wurde kontinuierlich bereits 15 mal erhöht.

Die NÜRNBERGER Versicherungsgruppe selbst, die bereits 2009 ihr 125-jähriges Jubiläum feierte, setzt vor allem auf eine eigenständige und flexible Konzernpolitik, die ein Garant des Erfolges sei, wie Vorstandschef Dr. Werner Rupp in einem Gespräch mit dem „Der WirtschaftsReport“ betonte. Rupp dessen Vertrag vor kurzem verlängert wurde, will in den kommenden zwei Jahren vor allem die Wettbewerbs-

fähigkeit der Gruppe durch ein Effizienzprogramm weiter ausbauen. Dabei hat er weniger die Einführung des EU-Projektes Solvency II (u.a. Verbesserung der Eigenmittelausstattung der Versicherungsgesellschaften) im Blick. Vielmehr will die NÜRNBERGER ihre Position als Qualitätsversicherer mit innovativen Produkten ausbauen. Einen großen Bedarf sieht Rupp für Angebote zur finanziellen Absicherung der Pflege. So schließen jetzt schon aktiv im Berufsleben stehende Menschen entsprechende Verträge für den evtl. eintretenden Pflegefall der Eltern ab. Das Potenzial sei groß – bereits heute seien zwei Millionen Menschen auf die tägliche Pflege angewiesen und dies bei einer stark steigenden Tendenz. Dem Projekt Solvency II, das 2013 wirksam werden soll, sieht Rupp aufgrund der Struktur der NÜRNBERGER eher gelassen entgegen. Die Hauptsäule Lebensversicherung sei in etwa drei gleiche Teile aufgesplittet: die klassische LV, Fondspolizen und die Berufsunfähigkeit, die von der Zinsentwicklung losgelöst sei und in der die NÜRNBERGER im Markt einer der Marktführer ist. Vom Konzernumsatz (Beiträge aus laufenden Versicherungsverträgen, Erträge aus Kapitalanlagen sowie Provisionserlöse) in Höhe von 4,52 Milliarden Euro (Vorjahr 4,44) stellt das Segment Lebensversicherung bei der NÜRNBERGER mit 2,44 Milliarden Euro (Vorjahr 2,33) die wichtigste Säule dar. Rückläufig entwickelte sich die Schaden-/Unfallgruppe mit einem Beitragsaufkommen von 795 Millionen Euro (Vorjahr 812). Grund dafür sind im Rahmen dieses Bereiches die Rückgänge in der Kfz-Versicherung, die nach wie vor von einem starken Verdrängungswettbewerb geprägt ist. Offensichtlich, so Rupp, wird das Mehr an Service,

HV DER NÜRNBERGER erhöht Dividende um 20 Cent je Stückaktie

Bei einer außerordentlich hohen Präsenz von 90,62% der Stimmrechte, hat die Hauptversammlung der NÜRNBERGER Beteiligungs-Aktiengesellschaft (NBG) am 20. April 2011 die von der Verwaltung vorgeschlagene Erhöhung der Dividende je Stückaktie um 20 Cent auf 2,50 Euro für das Geschäftsjahr 2010 gutgeheißen. Damit setzt die börsennotierte Dachgesellschaft der NÜRNBERGER Versicherungsgruppe ihre seit Jahren bestehende aktionärsfreundliche Dividendenpolitik (siehe Beitrag oben) fort. Die Aktionäre erhalten 28,8 Millionen Euro (Vorjahr 26,5). Hauptaktionäre sind u.a. die Münchener

Rückversicherungs-Gesellschaft (Munich RE) sowie der öffentlich-rechtliche Versicherer VKB (Versicherungskammer Bayern), beide München. Auch in den kommenden zwei bis drei Jahren will der Nürnberger Qualitätsversicherer die Dividendenrendite erhöhen. Bezogen auf den Schlusskurs der NBG-Aktie zum Jahresende 2010, ergibt sich eine Dividendenrendite von 4,6%. Diese soll, so NÜRNBERGER-Vorstandschef Dr. Werner Rupp auf der HV, in den nächsten Jahren „mit einer Fünf vor dem Komma“ dargestellt werden. Weiters stimmte die HV dem Abschluss eines Ergebnisabführungsvertrages mit der NÜRNBERGER Lebensversicherung AG (NLV), der mit Abstand größten

NBG-Tochtergesellschaft, zu. Durch diese Maßnahme verspricht sich die Dachgesellschaft NBG steuerliche Vorteile in den folgenden Geschäftsjahren, ohne Belastung der Kunden der NLV. Der Ergebnisabführungsvertrag wird zur Steigerung des Jahresergebnisses der NBG auf ca. 90 Millionen Euro im laufenden Geschäftsjahr 2011 führen. NBG-Vorstandschef Rupp sieht in dem Beschluss „die Sicherheit für eine wiederum zufriedenstellende Dividende“. Mit einer geradezu überwältigenden Mehrheit von ca. 100% wurden sowohl der Aufsichtsrat als auch der Vorstand von der Hauptversammlung entlastet.



Vorstandschef der NÜRNBERGER Versicherungsgruppe: Dr. Werner Rupp © Nürnberg

das die NÜRNBERGER Kfz-Versicherung auszeichne, vom Markt nicht honoriert. Die Kunden sehen in erster Linie die Prämienrechnung. Trotzdem will Rupp auf jeden Fall an der Kfz-Versicherung festhalten, die eine hohe Querschnitts- und Einstiegsfunktion für andere Versicherungsprodukte der gesamten NÜRNBERGER Versicherungsgruppe habe. In der Krankenversicherung – nach LV und Schaden-/Unfallversicherung die kleinste Gruppe innerhalb der Versicherungen der NÜRNBERGER – konnten die Franken hingegen mit einem überdurchschnittlichen Branchenzuwachs aufwarten. Hier stiegen die Beitragseinnahmen um 8,6% auf 160 Millionen Euro (Vorjahr 147). Zufrieden war Rupp mit der Entwicklung der Kapitalanlagen. Diese stiegen um 7,8% auf 20,31 Milliarden Euro (Vorjahr 18,84).

Erfreulich entwickelte sich auch der Bereich Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen Aktivitäten der renommierten FÜRST FUGGER Privatbank. Insbesondere die Kundeneinlagen, die das hohe Vertrauen der Kunden in die Bank widerspiegeln, stiegen 2010 erneut um 22,7% auf 4,26 Milliarden Euro (Vorjahr 3,47). Hier sieht die NÜRNBERGER ein weiteres Chancenpotenzial. Die Wachstumsstrategie soll fortgesetzt werden. Die FÜRST FUGGER Privatbank, früher hauptsächlich in Bayern und in Stuttgart, hat bereits 2009 sowohl in Mannheim als auch in Köln Filialen eröffnet.

Erfolg durch Eigenständigkeit

Insgesamt will die NÜRNBERGER an ihrer strategischen Ausrichtung eines Qualitätsversicherers mit erstklassigen Fi-

nanzdienstleistungen über die FÜRST FUGGER Privatbank in der Struktur einer eigenständigen Gruppe festhalten. Neun von zehn Versicherungskunden bescheinigen der NÜRNBERGER eine hohe Kundenzufriedenheit und sehen im Konzept einer innovativen und selbstständigen Versicherungsgruppe den Erfolgsgaranten. Rupp: „Man schätzt die NÜRNBERGER, weil sie eben die NÜRNBERGER ist – mit einem eigenständigen und unverwechselbarem Profil.“ Schutz und Sicherheit im Zeichen der Burg sei viel mehr als nur ein Markenzeichen oder ein Werbeslogan. Auf diesen Grundsätzen und auf der Basis eines loyalen und stabilen Aktionärskreises peilt die NÜRNBERGER auch in den Folgejahren ein Konzernergebnis an, das wiederum deutlich über dem bereits guten Ergebnis von 2010 liegt.