

DIE ZAHL

66

Prozent der Führungskräfte von Telekomfirmen in Europa sind der Ansicht, dass ihre Branche «wesentliche Veränderungen» brauche, um den Margendruck und die Nachfrage nach mehr und günstigeren Dienstleistungen bewältigen zu können. Das



hat eine Umfrage der Beratungsfirma A.T. Kearney bei gut 60 Geschäftsleitungsmitgliedern ergeben. Viele Führungskräfte sehen demnach für ihr Unternehmen die Zukunft als reine Anschlussanbieter oder die Gefahr, auf einen Netzbetrieb reduziert zu werden. Ein kleinerer Teil der Befragten glaube, eine attraktive Zukunft liege in besserer Integration von Festnetz und Mobilfunk, dem Anbieten von Inhalten und dem Einbinden digitaler Dienste von Drittanbietern. Letztendlich müssen sich die Telekomfirmen laut A.T. Kearney entscheiden, ob sie die Rolle eines einfachen Datenversorgers spielen möchten oder sich zum vollwertigen digitalen Navigator weiterentwickeln. (red.)

Swiss einigt sich mit Piloten

ZÜRICH. Die Fluggesellschaft Swiss hat sich mit dem Vorstand des Pilotenverbandes Aeropers auf Eckwerte für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) geeinigt. Auf dessen Grundlage können künftig alle Swiss-Piloten Langstreckenjets fliegen. Im Hinblick auf die bevorstehende Erneuerung der Swiss-Regionalflotte mit Bombardier-Jets und der Anschaffung der Langstreckenflugzeuge Boeing 777 plant die Swiss seit langem die Integration der Regionalflygesellschaft und die Fusion der beiden Pilotenkorps. Die Verhandlungen für eine Zusammenlegung der Pilotenkorps ziehen sich seit Ende 2012 hin. Nun habe man sich gerade noch rechtzeitig geeinigt. Laut dem neuen GAV, dessen Details etwa zur Entlohnung noch ausgearbeitet werden müssen, wird auch das Pensionsalter von 58 auf 60 Jahre erhöht. (sda)

Clientis-Banken haben ein reines Gewissen

BERN. Die 15 Regionalbanken der Clientis-Gruppe nehmen nicht am US-Steuerprogramm teil. Die Verwaltungsräte der einzelnen Banken seien nach Abklärungen überzeugt, keine US-Steuererlasse verletzt zu haben. Die Abklärungen kosteten eine halbe Million Franken. Zur Gruppe gehören aus der Ostschweiz Clientis Bank Oberuzwil, Clientis Bank Toggenburg (Kirchberg), Clientis Bank Biene im Rheintal (Altstätten) und Clientis Bank Thur (Ebnat-Kappel). (sda/red.)

Crossrail wird deutsch

BASEL. Die deutsche Logistikgruppe Rhenus übernimmt 50,1% am Güterbahnunternehmen Crossrail mit Sitz in Mülheim. Dieses ist spezialisiert auf Ganzzug-Gütertransporte über die Alpen. 370 Mitarbeiter einsetzen 140 Mio. Fr. um. (sda)

Altkleider-Markt schwächelt

Wegen der weltpolitischen Spannungen sinkt der Preis für Alttextilien mit zweistelligen Raten. Das Schweizer Unternehmen Texaid sucht neue Abnehmer und sortiert kundenspezifischer.

LINDA HARZENMOSER

Seit Anfang Jahr sinkt die Nachfrage nach Alttextilien. Grund: Die politischen Spannungen in der Ukraine und im Nahen Osten sowie die Ebola-Krise in Afrika nehmen die dortige Bevölkerung zu sehr in Beschlag. Es fehlt das Geld, sich neu einzukleiden. Dadurch, dass weniger Alttextilien abgesetzt werden, füllen sich die Lager, und der Verkaufspreis von europäischer Ware ist im Vergleich zu 2013 um 5% bis 15% zurückgegangen.

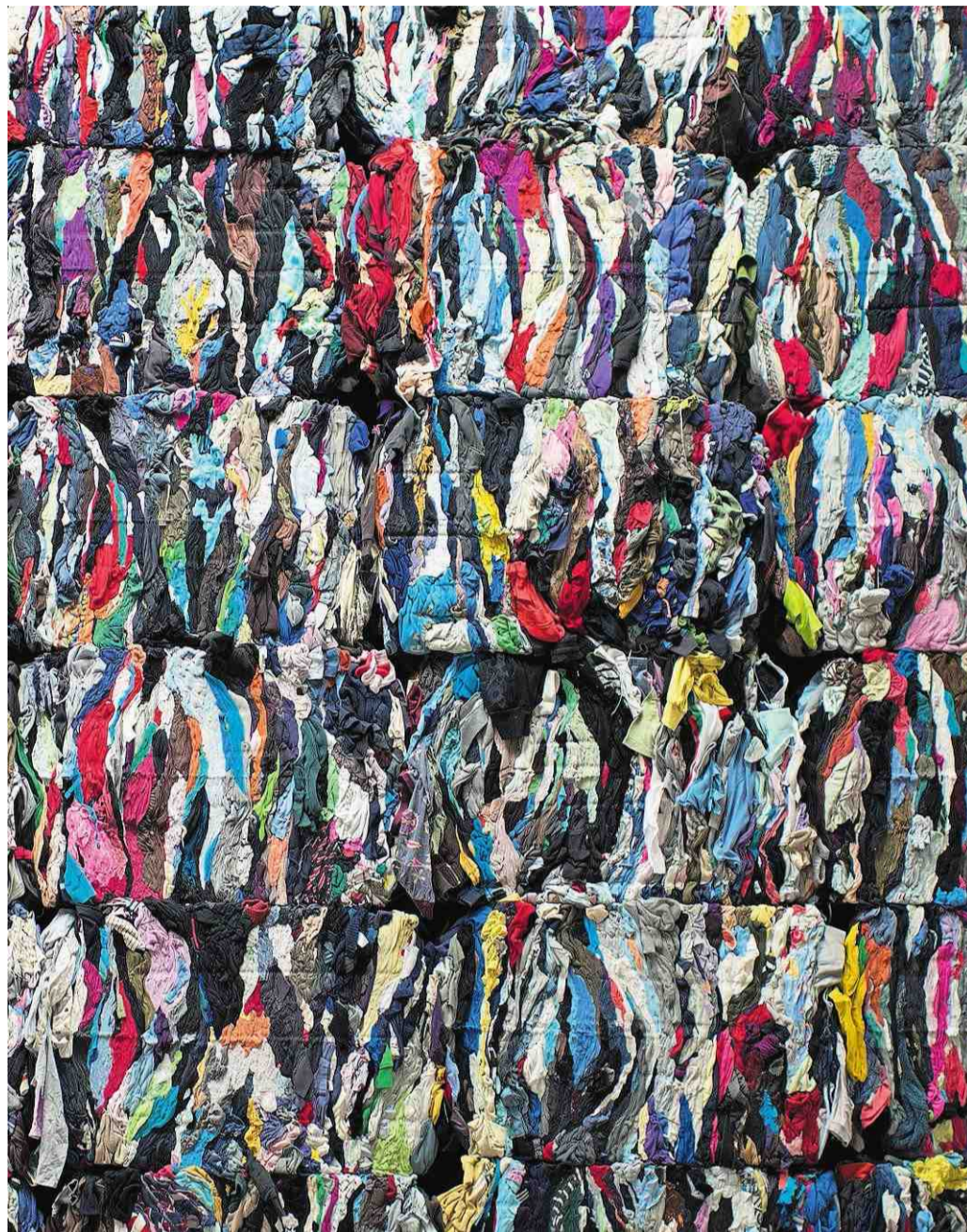
Qualität als Trumpf

Lilly Sulzbacher, Sprecherin des Schweizer Textilrecyclingunternehmens Texaid, relativiert die Folgen des Rückgangs für die Schweiz: «Grundsätzlich besteht immer ausreichend Nachfrage für die gebrauchte Kleidung aus der Schweiz.» Die rund 55000 Tonnen Altkleider, die in der Schweiz jährlich abgegeben werden, finden aufgrund ihrer verhältnismässig guten Qualität immer noch Abnehmer. Qualitativ minderwertige Alttextilien aus wirtschaftlich schwächeren Ländern wie beispielsweise Süd- und Osteuropa seien jedoch deutlich schwieriger absetzbar, weil die Nachfrage nach diesen Produkten geringer sei.

Nur noch 20% der Texaid-Sammelware wird in der Schweiz sortiert, der Rest kommt in Deutschland, Ungarn und Bulgarien in die Aufbereitung oder wird als unsortierte Ballen an Grosshändler weitergereicht. 65% der Textilien sind noch tragbar, je 15% enden als Putzlappen oder Isoliermaterial. 5% des Inhalts der Sammelcontainer und -säcke schliesslich sind Abfall wie defekte, beschichtete oder verschmutzte Textilien, Stoffresten, kaputtes Spielzeug oder Kleiderbügel.

Griechenland zeigt Interesse

2002 ging die Nachfrage für Alttextilien zum letzten Mal stark zurück. Aufgrund eines Über-



Zusammengedrückte Kleider im Sortierbetrieb der Texaid in Schattdorf im Kanton Uri.

schusses an verfügbarer Ware brachen damals die Preise um fast ein Drittel ein. Sulzbacher ist optimistisch: «Den Preisrückgang machen wir wett, indem wir vor allem in Osteuropa neue Märkte bearbeiten.» So habe man 2014 sehr viele Bestellungen aus Griechenland erhalten.

«Ausserdem passen wir die Produktpalette an die Bedürfnisse der Abnehmer an, indem wir das Sammelgut in bis zu 65 Kategorien sortieren.» Eine versierte Sortiererin schafft pro Tag übrigens 1500 Kilo Altkleider – das sind 6000 Kleidungsstücke. Die neuen Abnehmerländer, sorgfältige

Sortierung und die hohe Qualität der Kleider, die via Texaid ausgemustert werden, – das alles soll dazu beitragen, den Gewinn stabil zu halten. 2013 konnte Texaid 6,2 Mio. Fr. an die Winterhilfe, das Schweizerische Rote Kreuz, Solidar Suisse und andere Hilfswerke auszahlen.

Preis für Eisenerz zerfällt

Nicht nur der Erdölmarkt, sondern auch der Markt für Eisenerz zeigt einen spektakulären Preiszerfall. Im Zentrum stehen die zwei grössten Minenkonzerne.

CHRISTIAN MIHATSCHE

BANGKOK. Die chinesische Wirtschaft wächst langsamer, und in den meisten Städten sinken die Immobilienpreise. Gleichzeitig steigt der Dollar gegenüber den meisten Währungen. Das hat nicht nur Folgen für den Ölmarkt, sondern auch für den Preis von Eisenerz. Letzte Woche fiel der Preis für eine Tonne Erz auf ein Fünf-Jahrestief von 68 \$. «Das Überangebot an Eisenerz wird auch zu Beginn des Jahres 2015 fortbestehen als Antwort auf einen Rückgang in Chinas Immobilienmarkt», schreibt das australische Industrieministerium in einer Marktanalyse.

Überangebot an Eisenerz

Die schwächere Nachfrage in China ist aber nur ein Teil der Erklärung für den Preisrutsch. Im Gegensatz zum Preisrückgang 2008 als der Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise sei diesmal besonders auch ein Überangebot der Grund für den Preiskollaps, sagt Tom Albanese, ein ehemaliger Chef des weltweit zweitgrössten Minenkonzerns Rio Tinto: «Es ist im Interesse eines Unternehmens, mehr zu produ-

zieren, wenn die Kosten niedrig sind. Das kann aber zu Überangebot führen», sagt Albanese. «Anders als 2008 haben wir jetzt einen Preiszerfall, der von der Angebotsseite getrieben wird. Das ist schwerer zu korrigieren.»

Offener Schlagabtausch

Trotzdem zeigt sich Rio-Tinto-Finanzchef Chris Lynch überrascht: «Der Preis ist wohl tiefer, als ihn alle prognostiziert haben. Aber das Gleiche kann man auch von Öl und vielleicht von Kohle sagen.» Dabei ist Rio Tinto nicht ganz unschuldig am Überangebot von Eisenerz. Colin Barnett, Regierungschef der Provinz Westaustralien, beschuldigt Rio Tinto und dessen Konkurrenten BHP Billiton gar der Preismannipulation: Die beiden Minenkonzerne fluteten den Markt «in einer scheinbar konzertierten Aktion» mit Eisenerz. Lynch weist diesen Vorwurf zurück: «Wir können immer wählen, wie viel wir produzieren. Aber wir würden niemals die Idee erwägen, absichtlich den Markt zu manipulieren.» Etwas anders sieht es Mal Randall, ein früherer Topmanager von Rio Tinto. Er fordert eine Untersuchung durch

die australische Wettbewerbsbehörde. «Es wundert mich, dass nicht mehr Chefs von kleineren Minenbetreibern darüber reden.» Mindestens zwei Eisenerzminen wurden bereits wegen des Preiszerfalls geschlossen. Im Gegensatz zu anderen Minenbetreibern verdienen Rio Tinto und BHP Billiton aber auch bei den aktuell tiefen Preisen noch Geld: Laut Schätzung von Analysten hat Rio Tinto Kosten von 42 \$ pro Tonne Eisenerz und BHP Billiton Kosten von 45 \$.

China spricht ein Wörtchen mit

Randall vermutet, dass Rio Tinto und BHP Billiton chinesische Minenbetreiber aus dem Markt drängen wollen. Doch er glaubt nicht, dass dieser Plan aufgeht: «Wenn Peking die Wahl hat zwischen Subventionen für Minenbetreiber und Arbeitslosigkeit, dann wird es Subventionen geben.» Zudem habe China ein Interesse daran, eine zu starke Konzentration von Eisenerzproduzenten zu verhindern. Und: «Der Verlierer ist Australien», sagt Randall. Denn dort sowie in Brasilien, wo mit Vale die Nummer drei sitzt, ist Eisenerz das wichtigste Exportprodukt.

Baukonzern Implenia wird europäischer

ZÜRICH. Der grösste Schweizer Baukonzern Implenia kauft von der deutschen Bilfinger-Gruppe die Bilfinger Construction mit 1850 Beschäftigten. Damit verstärkt Implenia seine Kompetenzen im Tunnel-, Brücken- und Kraftwerkbau und kann seine Abhängigkeit von der Schweizer Baukonjunktur reduzieren.

Implenia-Chef Anton Affentranger sagte, dies sei «die wichtigste Transaktion, seit es Implenia gibt». Der Baukonzern kaufe sich mit der Infrastruktursparte von Bilfinger nicht nur viel Kompetenz, sondern auch Zugang zu einem dreimal so grossen Markt.

Interessante Märkte

Implenia erhält tatsächlich einen deutlich stärkeren Auftritt in Deutschland und Schweden. Entsprechend wird auch der Umsatzanteil des Baukonzerns ausserhalb der Schweiz von 12% auf 29% steigen. Neu deckt der Konzern die Märkte Schweiz, Österreich, Deutschland, Norwegen und Schweden ab. Das ist laut Affentranger für Implenia doppelt interessant. Einerseits steige in diesen Ländern die Nachfrage nach Tunnels, Brücken und Kraftwerken. Andererseits hätten all diese Staaten eine

Airbus liefert ersten A350 an Qatar Airways aus

TOULOUSE. Der europäische Flugzeugbauer Airbus hat mit der Auslieferung seines jüngsten Grossraumflugzeugs A350 XWB (Extra Wide Body) begonnen. In einer feierlichen Zeremonie übernahm Qatar Airways gestern in Toulouse das erste Exemplar des neuen Langstreckenflugzeugs. Die zweistrahlige Maschine gilt als wirtschaftlicher Hoffnungsträger sowie als Antwort auf die Boeing 787, auch Dreamliner genannt, und vor allem auf die Boeing 777 des US-Konkurrenten. Airbus-Chef Fabrice Brégier sprach von einem «historischen Tag» für das Unternehmen. Den ersten kommerziellen Flug soll die A350 am 15. Januar von Doha nach Frankfurt absolvieren, kündigte Qatar Airways' Akbar Al Baker an.

Kurzversion ist eingestampft

Die Standardversion A350-900 kann bis zu 315 Passagiere über eine Distanz von 14500 km befördern. Geplant ist auch eine Langversion für 369 Passagiere, A350-1000 genannt, deren Erstauslieferung für 2017 angesetzt ist. Die ebenfalls geplante Kurzversion A350-800 soll jedoch gestrichen werden. Sie muss einer modernisierten Neuauflage des Langstreckenjets A330 weichen. Mit sparsameren Triebwerken und weiteren Verbesserungen soll der 20 Jahre alte Flugzeugtyp unter dem Namen A330 neo eine zweite Jugend bekommen.

Weniger Treibstoffverbrauch

Von den komplett neu entwickelten zweistrahligen Maschinen wie der A350 und dem «Dreamliner» versprechen sich Airbus und Boeing deutliche Treibstoffeinsparungen von bis zu 25%. Entsprechend soll auch der Schadstoffausstoss sinken. Die Standardversion A350-900 kostet laut Preisliste 295,5 Mio. \$. Bisher hat Airbus Bestellungen für 778 Exemplare. Die A350-Jets werden in Toulouse zusammengebaut. Teile von Rumpf, Leitwerken, Tragflächen oder Landeklappen kommen aus den deutschen Airbus-Werken. (dpa)

tiefe Verschuldungsquote, was sie zu gefragten Auftraggebern mache. «Wir steigen nicht nur in Märkte ein, die wachsen, sondern auch in solche, in denen die öffentliche Hand gesund ist.»

Übernahme von Risiken

Implenia will die Übernahme bis Ende März 2015 abschliessen. Bedenken seitens der Wettbewerbsbehörden seien nicht zu erwarten. Implenia zahlt für Bilfinger Construction 60 Mio. € (72 Mio. Fr.). Angesichts des Jahresumsatzes der Firma von 650 Mio. € (780 Mio. Fr.) scheint dies ein relativ tiefer Preis zu sein. Implenia übernehme jedoch auch Projekte und deren Risiken, sagte Affentranger. So zeichnet Implenia künftig auch für den Bau der U-Bahn-Linie U5 in Berlin verantwortlich. Affentranger zeigt sich trotz der Risiken überzeugt, dass Implenia und Bilfinger ein «profitables Geschäft» betreiben werden. Der Gewinn soll ab 2016 steigen. Implenia kooperiert mit Bilfinger Construction seit 15 Jahren. So haben die zwei Unternehmen etwa zusammen den Neat-Teilabschnitt in Sedrun oder die Durchmesserlinie in Zürich gebaut. Analysten lobten den Kauf. (sda)