

Firmen des Tages

OTTO

Auf allen Kanälen

Der Kampf um den so hartnäckig knauserigen Konsumenten zwingt die Otto-Gruppe, ihre traditionelle Rolle als Versandhändler gründlich zu überdenken. Jahrzehntlang brauchten die Hamburger in aller Ruhe nur zwei dicke Kataloge pro Jahr zu verschicken, die die Stammkunden dann – bibelähnlich – immer wieder zu Rate zogen, wenn es ums Einkäufen ging. Heute kommen schon drei Wälzer ins Haus, und wer will, kann zusätzlich noch mit 60 Spezialkatalogen versorgt werden. Ganz zu schweigen von den zusätzlichen „Kaufanstoßen“ per Mail oder Post. Aber das reicht nicht. Im Internet bastelt Otto am „Shop der Zukunft“, in dem es dann dreidimensional

zugehen soll. Und parallel wird mit großem Tempo das stationäre Geschäft ausgebaut. Mittelfristig soll von dort der halbe Konzernumsatz kommen.

Der Abgesang auf den Versandhandel kündigt sich damit aber nicht an. Im Gegenteil: So hat zum Beispiel Hennes & Mauritz, der expandierende Mode-Filialist, gerade erst verkündet, außerhalb Skandinaviens auch mit Katalogen anzutreten. Da wächst neue Konkurrenz für Otto im Kataloggeschäft, während Otto den Schweden stationär das Leben erschwert. Die Flagge muss auf allen Vertriebskanälen gehisst werden. Hoffentlich hilft die neue Mixtur auch der Rendite auf die Sprünge. Meite Thiede

SAP

Spannendes Experiment

Er ist durchaus ein historischer Tag in der Unternehmensgeschichte zu nennen, dieser 21. Juni. Der Tag, an dem einer der ganz großen Konzerne in Deutschland, ein Schwergewicht dazu unter den 30 Dax-Unternehmen, nun doch noch einen Betriebsrat bekam. Aber solch ein Gremium gewählt zu haben und es geschickt zum Interessenausgleich von Management und Belegschaft zu nutzen, sind immer noch zwei Paar Stiefel.

Die große, gewerkschaftsferne Mehrheit in diesem 37-köpfigen Gremium wird erst lernen müssen, mit den neuen Möglichkeiten zu jonglieren, die ihnen das Betriebsratsverfassungsgesetz an die Hand gegeben hat. Die Materie ist Neu-

land für jene IT-Fachkräfte, die bisher davon ausgingen, in ihrer jahrzehntelangen gepflegten Kultur der Selbstbestimmung sei kollektive Interessenvertretung nach dem Muster der traditionellen Industrie unnötig. Aber jener hemdsärmelige Gründerzeit ist SAP mit seinen heute 36 000 Mitarbeitern auf dem Globus längst erwachsen. Shareholder-Value-Orientierung und Kostensenkungsstrategien säen inzwischen auch in Walldorf Konfliktstoff für Belegschaft und Management. Die Art und Weise, wie ein Betriebsrat damit verfahren wird, den eigentlich nur eine winzige Minderheit der Beschäftigten wollte, das wird ein spannendes Experiment. Dagmar Deckstein

Otto trägt die Mehrwertsteuer

Versandhändler sieht keine Chance für Weitergabe der Erhöhung

Von Meite Thiede

Hamburg – Die 2007 bevorstehende Erhöhung der Mehrwertsteuer will die Otto Group nicht an ihre Kunden weitergeben. Der Vorstandsvorsitzende Michael Otto sagte am Donnerstag in Hamburg, dazu sei der Wettbewerb im deutschen Einzelhandel viel zu scharf. Die Steuererhöhung wird der Otto Group nach seiner Einschätzung im Jahr 2006 zwar zu einem leichten Umsatzplus verhelfen. Das Geschäftsjahr der Gruppe endet aber am 28. Februar, und in den ersten beiden Monaten 2007 wird der Steuereffekt wieder schwächere Umsätze bewirken, sagte Ot-

to. Was unter dem Strich stehe, sei noch nicht zu ermitteln, aber der Umsatz werde wohl um einen einstelligen Prozentsatz wachsen und das Ergebnis sich dazu überproportional entwickeln. Im ersten Quartal, also von März bis Mai, ist der Umsatz um 4,8 Prozent gestiegen, und zwar im Kerngeschäft des universellen Versandhandels um zwei Prozent und im deutschen Geschäft um 0,3 Prozent. Im traditionellen Versandhandel verschickte die Gruppe mittlerweile im Jahr drei Hauptkataloge und 60 Spezialkataloge. Eine schnellere Taktung und Spezialisierung sind nötig, um die durch In-



Otto will das Versandgeschäft konkurrenzfähiger zum Internet machen. dpa

ternet an Aktualität gewöhnten Kunden nicht zu verlieren. Neben dem Versandgeschäft will Otto aber dem stationären Handel (unter anderem Sport-Scheck, Zara, Apart) mehr Gewicht in der Gruppe geben. Derzeit bringt diese Sparte etwa zehn Prozent des Umsatzes; in fünf bis sieben Jahren sollen es 50 Prozent sein. Im September steigt das Unternehmen in den hart umkämpften stationären Handel mit Wäsche- und Bademoden ein. Im Versandhandel ist Otto in diesem Segment bereits Marktführer. Im September wird unter der Marke Lancana das erste Wäsche-Geschäft in Hamburg eröffnet. Otto sieht für diese Kette ein Potenzial von 80 bis 100 Läden und plant später die Expansion ins Ausland. Die ersten fünf Läden in Top-Lagen deutscher Großstädte sollen in den nächsten ein bis zwei Jahren entstehen.

Im vergangenen Geschäftsjahr hat die Otto Group den Konzernumsatz um ein Prozent auf 14,57 Milliarden Euro gesteigert. Wachstumsmotor war das Auslandsgeschäft, das 53 Prozent zum Umsatz beisteuerte. In Deutschland schrumpfte der Umsatz in schlechtem Konsumklima um 3,9 Prozent. Die Online-Nachfrage entwickelte sich um 30 Prozent auf drei Milliarden Euro. Otto ist nach Amazon zweitgrößter Online-Händler der Welt. Das Konzernergebnis vor Steuern verbesserte sich von 414 auf 459 Millionen Euro, entsprechend einer Umsatzrendite von 3,1 Prozent.

Das stärkste Wachstum verzeichnete 2005 die Sparte Service. Sie umfasst vor allem die Hermes Logistik und die Touristik (OFT). Hermes steigerte den Umsatz um 28 Prozent auf 980 Millionen Euro. Im reinen Paket-Privatkundengeschäft (C2C) hat Hermes inzwischen einen Marktanteil von 22 Prozent. Die Reisetochter OFT hat sich nach Unternehmensangaben besser als der Markt entwickelt und den Umsatz um 13 Prozent auf 885 Millionen Euro gesteigert. Nach Übernahme von Kuoni betreibt OFT 450 Reisebüros. (Firmen des Tages)

VW-Chef setzt Frist bis Ende Juli

Pischetsrieder will Verhandlungen über Arbeitskosten zügig führen

München – Volkswagen-Konzernchef Bernd Pischetsrieder will die Sanierungsverhandlungen mit Betriebsrat und IG Metall über eine Reduzierung der Arbeitskosten zügig voranbringen. „Ich kann Ihnen sagen, bis wann ich das unter Dach und Fach bringen will – Ende Juli –, aber ich weiß nicht, ob wir das bis dahin unter Dach und Fach bringen“, so Pischetsrieder bei einem Branchenkongress am Mittwochabend in Wien.

Der Betriebsrat wünsche sich eine weitere Sondierungsrunde noch vor der nächsten Aufsichtsratssitzung, sagte VW-Betriebsratschef Bernd Osterloh am Donnerstag in Wolfsburg. Die nächste Sitzung des Kontrollgremiums ist für den 19. Juli geplant. Osterloh bekräftigte, der VW-Vorstand dürfe sich bei den Sanierungsverhandlungen nicht nur auf Personalkosten konzentrieren. Es liege nicht an den Arbeitern, dass für den Bau eines Kompaktwagens im Schnitt 50 Stunden gebraucht würden, während die Konkurrenz die Hälfte der Zeit brauche.

VW will in den sechs schwach ausgelasteten Werken in Westdeutschland die wöchentliche Arbeitszeit auf 35 Stunden von derzeit 28,8 Stunden ohne Lohnausgleich verlängern, um bei den Arbeitskosten wieder wettbewerbsfähig zu werden. Betriebsrat und IG Metall gehen davon aus, dass bei einer Verlängerung der Arbeitszeit auf 35 Stunden tausende Arbeitsplätze wegfallen würden. Der Konzern selbst sieht 20 000 Stellen tangiert. Das zuletzt in der Öffentlichkeit stark kritisierte Niedriglohn-Modell von S2digital: Alle Rechte vorbehalten - Süddeutsche Zeitung GmbH, München

Jegliche Veröffentlichung exklusiv über www.diz-muenchen.de

Volkswagen „5000 mal 5000“ könnte aus wissenschaftlicher Sicht Deutschlands Stellung im internationalen Wettbewerb stärken. Nach einer Abschlussstudie des Soziologischen Forschungsinstituts (SOFI) der Universität Göttingen habe das Modell Vorbildcharakter.

„Die Produktion ist bei extrem hoher Qualität effektiver und innovativer“, so Professor Michael Schumann. Unter seiner Leitung begleiten Wissenschaftler das Projekt seit 2001. Neben Befragungen von Arbeitern, Betriebsräten und Managern werteten sie Daten von VW aus und analysierten die Arbeitsplätze.

Die Beschäftigten verdienen insgesamt etwa 20 Prozent unter dem VW-Haustarif. „Die Einsparung bei den Löhnen ist aber nur ein Faktor, der in der öffentlichen Diskussion zu sehr in den Vordergrund gerückt ist“, sagte Schumann. „Das Projekt lebt vor allem von der freigesetzten Kreativität der Mitarbeiter.“

In der neuen Fabrikstruktur gebe es eine geringere Hierarchie und eine Entspezialisierung. Beides habe zu einer hohen Selbstständigkeit und einer starken Mitwirkung aller beigetragen. Die Beschäftigten werden zudem regelmäßig in „Lernfabriken“ geschult, wobei die Qualifizierungszeit nur zum Teil als Arbeitszeit vergütet wird. Der Erfolg schlage sich in positiven Zahlen der Auto 5000 GmbH nieder, sagte Schumann. Die GmbH hat derzeit etwa 3800 Mitarbeiter, die in Wolfsburg den Touran fertigen. Vom Jahr 2007 an sollen sie auch den kleinen VW-Geländewagen bauen. Von einer Verlagerung nach Osteuropa



EADS-Chef Forgeard ist wegen seiner Aktiengeschäfte vor Bekanntwerden der Airbus-Probleme unter Druck. Foto: dpa

Spekulationen um angeschlagenen EADS-Co-Chef

Forgeard verliert politischen Rückhalt

Großaktionäre des europäischen Luftfahrtkonzerns ringen um Auswege aus der Krise

Paris – Vertreter der privaten Großaktionäre des europäischen Luftfahrtkonzerns EADS haben sich am Donnerstag in Paris zu Krisengesprächen bei Wirtschaftsminister Thierry Breton getroffen. Breton stellte sich ausdrücklich nicht hinter EADS-Co-Chef Noël Forgeard. Thema waren neue Strukturen und Verantwortungsbereiche.

Von Michael Kläsgen

Die französische Regierung will bis zur Mitte Juli anberaumten Aufsichtsratssitzung Vorschläge einreichen, wie der Aktionärspakt zwischen Deutschen und Franzosen geändert werden soll. Bei der Personalie Noël Forgeard will die französische Regierung noch abwarten. Minister Breton, Repräsentant des französischen Staatsanteils von 15 Prozent an EADS, sprach dem unter Druck geratenen Forgeard in einem Radiointerview allerdings nicht sein Vertrauen aus. „Wenn es eine Organisation gibt, in die ich Vertrauen habe, dann ist das die Börsenaufsicht AMF“, sagte er.

AMF prüft in diesen Tagen, ob Forgeard Insiderwissen nutzte, als er kurz vor dem Kurssturz der EADS-Aktie in der vergangenen Woche Aktienoptionen in der Millionenhöhe einlöste. Oppositionspolitiker forderten Forgeards Rücktritt. Frankreichs Premierminister Domini-

que de Villepin kündigte am Donnerstag erneut unmittelbar bevorstehende Entscheidungen an. Er sagte, er habe die Verantwortung in dieser Angelegenheit Breton übertragen. Dieser traf sich am Donnerstag mit Manfred Bischoff, Co-EADS-Aufsichtsratsvorsitzender von Seiten DaimlerChryslers, und erneut mit dem französischen Großaktionär Arnaud Lagardère.

Während Breton bereit gewesen sei, Forgeard durch den ehemaligen Aérospatial- und heutigen Bahn-Chef Louis Gallois zu ersetzen, soll Lagardère gezeugert haben. Forgeard ist einer der sogenannten „Lagardère-Boys“ und soll Arnauts Vater, dem EADS-Mitbegründer Jean-Luc Lagardère, freundschaftlich verbunden gewesen sein. Außerdem ist Gallois, der als möglicher Forgeard-Nachfolger Anfang der Woche ins Gespräch gebracht wurde, 63 Jahre alt und wäre nur noch wenige Jahre im Amt.

Der französische Staat soll dem Unternehmen nach in den Gesprächen weiter auf mehr Einfluss bei EADS gedrungen haben. Der Staat ist nach dem Rückzug der beiden privaten Großaktionäre im April mit seinem 15-Prozent-Anteil zweitgrößter Anteilseigner. Gemäß des 1999 geschlossenen Aktionärspakts hat er aber kein Mitspracherecht beim Tagesgeschäft.

Am deutsch-französischen Gleichgewicht und der Doppelspitze will Frankreich nicht rütteln. Einigkeit soll darüber bestanden haben, dass die Aufgaben neu verteilt werden müssen, um Krisen wie die erneute Lieferverzögerung des A380 künftig auszuschließen. Keine Übereinkunft soll jedoch darüber erzielt worden sein, ob dazu eine vollständige Integration des Flugzeugherstellers Airbus in den Luftfahrt- und Rüstungskonzern nötig ist. Bislang spielt Airbus historisch bedingt und wegen seines Gewichts im Konzern eine Sonderrolle.

Verstimm ist die französische Regierung auch, weil auf ihr Geheiß die Staatsbank CDC im April einen Teil des reduzierten Anteils von Lagardère kaufte. Nach dem massiven Kurssturz verlor der Teil jedoch dramatisch an Wert. Die Staatsbank gab deswegen bekannt, den Gang vors Gericht erwägen, sollte sich herausstellen, dass die Übernahme der Anteile nicht transparent vonstatten gegangen sei. „Wie andere Investoren sind wir sehr wachsam, was Qualität und Vollständigkeit der Informationen angeht, die über die Lage des Unternehmens EADS geliefert wurden“, sagte ein Sprecher. Auch die französische Vereinigung für Kleinaktionäre APPAC kündigte rechtliche Schritte an, da sie eine Täuschung der Aktionäre vermuten.

Intel plant raschen Konzernumbau

Vorstandschef Paul Otellini will Konzept im Juli präsentieren / Start der neuen Fabrik in Irland

Von Markus Balsler

Leixlip – Angesichts zuletzt sinkender Marktanteile und Wachstumsproblemen kündigt der weltgrößte Chipkonzern Intel eine rasche Restrukturierung an. „Wir werden erste Schritte unseres Programms im Juli bekannt geben“, erklärte Intel-Chef Paul Otellini am Donnerstag. Trotz bevorstehender Sparmaßnahmen werde Intel weiter in neue Fabriken und Kapazitäten investieren, sagte Otellini im irischen Leixlip. In der Nähe von Dublin weihte der Konzernchef ein zwei Milliarden Dollar teures Werk ein, in dem Intel künftig einen Großteil seiner neuen Prozessorgeneration herstellt.

Insgesamt will das Unternehmen seine Kosten 2006 um eine Milliarde Dollar senken. Der Konzern will Einzelheiten zur Zukunft des Unternehmens am 19. Juli bei Vorlage der Quartalsbilanz nennen. Otellini hatte bereits angekündigt, bis zum Sommer alle Konzernbereiche auf mögliche Sparmaßnahmen zu untersu-

chen. „Wir werden Intel reorganisieren, in der Größe anpassen und neu orientieren.“ Spekulationen, der Konzern plane auch den schnellen Verkauf seiner angeschlagenen Flash-Sparte widersprach Otellini am Donnerstag. „Unser Ziel ist es, die Sparte profitabel zu machen.“ Einen späteren Verkauf schloss er allerdings nicht aus.

AMD zuvorgekommen

Mit der zwei Milliarden Dollar teuren Investition in Irland will Intel dem Erzurial Advanced Micro Devices (AMD) wieder Marktanteile abnehmen. Die Fabrik, eine der modernsten der Welt, beginne derzeit mit der Volumenproduktion. Der US-Konzern setzt in Irland die neueste 65-Nanometer-Technologie ein, die in der Chipbranche zu mehr Effizienz führen soll. Damit kommt er dem Konkurrenten AMD zuvor, der mit dieser Technologie in seinem Dresden Werk erst im Laufe des Jahres größere Volumen anpeilt.

Intel hatte zuletzt zunehmend mit Schwierigkeiten in seinem Geschäft gekämpft und Marktanteile verloren. AMD, jahrelang ein klarer Außenseiter im Chipgeschäft, hat in jüngster Zeit mit neuen Produkten Boden gegenüber Intel gewonnen. Die jüngsten Quartalsberichte zeigen, wie unterschiedlich sich die Unternehmen entwickeln. Während Intel einen Umsatzrückgang von fünf Prozent verbuchte, schaffte AMD ein Umsatzplus von acht Prozent. Für das Gesamtjahr erwartet Konzernchef Otellini in der Chipindustrie ein Anziehen der Nachfrage. Die Situation sei derzeit stabil. „Im dritten und vierten Quartal gehen wir von robustem Wachstum aus“, sagte er.

Bevor in den nächsten Monaten neue Chips der leistungsstärkeren Dual-Core-Generation auf den Markt kommen, will der Konzern seine Lager mit Preissenkungen bei Pentium-Chips leeren. Eine Attacke auf AMD, wie Analysten vermuten, will Otellini darin nicht sehen: „Das ist ein ganz normaler Vorgang.“

Umzug ins Hochlohnland

Protestwelle gegen das Aus für GM-Werk in Portugal zeigt vor allem die Angst der Opel-Arbeiter

Von Michael Kuntz

Die Protestwelle in den europäischen Werken von General Motors zeigt vor allem eines: Das Misstrauen der Arbeitnehmer gegen das Management des amerikanischen Autokonzerns ist groß. Vordergründig geht es bei den Protesten um die Schließung des seit 1959 bestehenden Werkes in Portugal. Dort stellen 1100 Arbeiter den Opel Combo her, einen Stadtlieferwagen auf Basis des Opel Corsa. Mit einer Jahresproduktion von 65 000 Fahrzeugen ist es die kleinste GM-Fabrik in Europa.

In 960 Kilometern Entfernung liegt Zaragoza, die Stadt in Spanien mit dem größten GM-Werk in Europa. Dort werden jedes Jahr 450 000 Corsas und Meriva gefertigt. Einem internen Kostenvergleich von GM zufolge lässt sich dort die Corsa-Variante 500 Euro günstiger produzieren als in Portugal – viel Geld bei einem Verkaufspreis um die 14 000 Euro.

Dies obwohl die Arbeitskosten in Portugal mit einem Durchschnittslohn im Jahr 2005 von 950 Euro pro Monat deutlich unter denen in Spanien von 1520 Euro liegen. Es geht also einmal nicht um die Arbeitskosten bei diesem Umzug einer Fabrik von einem Niedriglohnland in ein – vergleichsweise – Hochlohnland. Von einer Verlagerung nach Osteuropa

oder Asien war keine Rede im Zusammenhang mit Azambuja, auch wenn die IG Metall das Ende für die portugiesische Fabrik zum „Einstieg in den Ausstieg aus der Entwicklung und Fertigung von GM in Westeuropa“ hochstilisiert.

Die Fabrik in Portugal sei eben „winzig klein“, formuliert es ein GM-Manager im Gespräch mit der Süddeutschen Zeitung und nennt die betriebswirtschaftlichen Gründe für die Schließung von Azambuja: Viele Teile werden ohnehin in Spanien im Corsa-Werk Zaragoza oder bei Zulieferern hergestellt und dann nach Portugal gefahren. Wenige Combo-Lieferwagen ließen sich in Portu-



Der Opel Combo soll künftig nicht in Portugal, sondern in Spanien gebaut werden. Foto: AFP

gal verkaufen, nahezu die komplette Produktion müsse wieder exportiert werden. „Wir machen den Wahnsinn“, fasst der Manager zusammen.

Nun kommt es also zum Umzug von einem in ein anderes westeuropäisches Land. Die Werkschließung in Portugal ist also eher kein Indiz für einen Abschied von GM aus Westeuropa. Die Nummer eins der Branche hat hier noch nie so viele Fahrzeuge produziert wie im Jahr 2005. Doch zeigen die Proteste in Rüsselsheim, Bochum und weiteren europäischen Standorten, dass die Angst umgeht – kein Wunder nach dem Abbau von 9500 Stellen bei Opel und angesichts eines Automarktes in Westeuropa, der seit Jahren bei 15,5 Millionen Fahrzeugen stagniert.

Wo also bei einer jährlich um drei Prozent wachsenden Produktivität entweder entsprechend mehr Fahrzeuge hergestellt und verkauft oder aber eine hohe Zahl von Stellen abgebaut werden müssen.

GM-Vorstand Bo Anderson verkündete unterdessen bei einem Auftritt in Wien, die Sanierung mache Fortschritte und das zweite Quartal sei für den Automobilkonzern gut gelaufen.

SAP hat jetzt einen Betriebsrat

Wahlbeteiligung bei 65 Prozent – Liste „Wir für Dich“ ganz vorn

Stuttgart – Auch der letzte der 30 Dax-Konzerne hat jetzt einen Betriebsrat. Erstmals in der 34 Jahre währenden Firmengeschichte wählten die deutschen Beschäftigten des Softwarekonzerns SAP ihre Vertreter in das Mitbestimmungsgremium. Nach Angaben von SAP haben dabei 65 Prozent der bundesweit insgesamt 10 925 Wahlberechtigten am Mittwoch ihre Stimme abgegeben. Mit 39 Prozent die meisten Mandate unter den zehn konkurrierenden Listen erhielt dabei die Gruppierung „Wir für Dich“, auf der fünf der acht Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat des Konzerns kandidierten. Sie wird insgesamt 16 Vertreter in den 37-köpfigen Betriebsrat entsenden. Diese Aufsichtsräte hatten in den betriebsratslosen Zeiten intern ausgehandelte Mitbestimmungsrechte für die Belegschaft.

An zweiter Stelle folgte die Liste „MUT: Menschenverstand, Unternehmenskultur, Transparenz“, die elf Betriebsräte stellt. Immerhin fast neun Prozent entfielen auf die gewerkschaftsnahe Liste „Pro Betriebsrat“. Die drei Mitarbeiter, die seinerzeit die Initiative für einen Betriebsrat ergriffen und von der IG Metall unterstützt wurden, sind ebenfalls gewählt worden. Das Gremium wird sich am 3. Juli konstituieren und einen Vorsitzenden wählen. Zwölf Betriebsräte sind dem Betriebsratsverfassungsgesetz entsprechend freigestellt. Nach dem Anstoß zur Betriebsratswahl im Frühjahr hatten 91 Prozent der Belegschaft abgelehnt, das Initiatoren-Trio als Wahlvorstand einzusetzen. Nachdem diese mit juristischem Druck drohten, nahmen die Arbeitnehmer-Aufsichtsräte die Vorbereitung der Wahl selbst in die Hand. (Firmen des Tages)

Boeing erwägt Verkauf von Connexion

Frankfurt – Der amerikanische Flugzeughersteller Boeing erwägt offenbar, sich von seiner Bordunterhaltungssparte Connexion by Boeing zu trennen. Nach einem Bericht des Wall Street Journal hat Boeing bereits mehrere Satellitenbetreiber kontaktiert, um das Interesse auszuloten. Auch eine Schließung der Sparte sei möglich, wenn kein Käufer gefunden werde, hieß es. Einer Boeing-Sprecherin zufolge ist noch keine Entscheidung gefallen. Das langfristige Geschäftsmodell werde derzeit untersucht.

Boeing hatte das System im Jahr 2000 mit Großaufträgen von United Airlines, American Airlines und Delta Air Lines gestartet. Die drei großen US-Fluglinien wollten damals ihre gesamte Flotte Internet-tauglich machen. Doch als sie nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 die Kosten senken wollten, stornierten sie die Aufträge. Hingegen hielt die Lufthansa an ihren Plänen fest und hat mittlerweile die gesamte Langstreckenflotte mit Connexion ausbestückt.

Durch das System haben Passagiere Zugang zum Breitband-Internet mit Hilfe ihres eigenen Laptops. Sie müssen dafür eine Gebühr an Connexion zahlen, die je nach Strecke und Fluglinie zwischen zehn und 27 Dollar liegt. Neben der Lufthansa betreiben unter anderem Singapore Airlines, SAS Scandinavian Airlines und Japan Airlines das Angebot.

Blanke Nerven bei Schering

Es darf kein Absaufen geben, nur Eweil die alten Kapitäne schon von Bord sind. Schluss mit den Absprachen hinter unserem Rücken, das ist nicht Schering-Stil.“ Die Wortfetzen, die am Donnerstag aus der nicht-öffentlichen Belegschaftsversammlung des Pharmakonzerns Schering nach draußen drangen, kommentierten die Erklärung von Betriebsratschef Norbert Deutschmann am Rande des Treffens von 2000 Schering-Mitarbeitern. „Nach der Übernahme durch den Leverkusener Bayer-Konzern liegen bei vielen die Nerven blank“, so Deutschmann. „Bis nächste Woche Donnerstag, zwölf Uhr, wollen wir von Bayer genau wissen, wie viele Stellen bei uns tatsächlich wegfallen und ob der Vorstand wirklich auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet.“

Etwa 6000 der weltweit 60 000 Stellen in der neuen Gesundheitspartei sollen nach Angaben von Konzernchef Werner Wenning im Zuge der Schering-Übernahme wegfallen. Dabei hat Wenning noch am Vortage betriebsbedingte Kündigungen praktisch ausgeschlossen. Sie seien die „Ultima Ratio“ für wirtschaftlich in Bedrängnis geratene Firmen. „Für uns ist diese Aussage nur die Interpretation einer Gesetzeslage“, erklärte Deutschmann, der den sozialvertraglichen Abbau von 500 Stellen bei Schering als das „Äußerste“ bezeichnete, was Betriebsrat und Mitarbeiter hinnehmen würden. Es gebe bereits Signale aus Leverkusen, dass in Berlin bei Verwaltung, Beschaffung, Vertrieb radikal Stellen gestrichen werden müssten. Allen dort arbeiten bei Schering über 1000 Leute. „Wir fordern Klarheit, Transparenz, den Erhalt der üblichen sozialen Standards und keinerlei Absprachen hinter unserem Rücken“, so Deutschmann auch an die Adresse von Nach-Schering-Chef Hubertus Erlen, der vergeblich versucht hatte, die Gemüter zu beruhigen. Steffen Uhlmann