

## Weitere US-Zulassung für Bayer-Medikament

Erneuter Erfolg für Bayer in den USA: Die US-Gesundheitsbehörde FDA hat das Augenmittel Eylea des Leverkusener Konzerns zugelassen. Damit hat die Behörde innerhalb von 14 Tagen auch dem zweiten Hoffnungsträger von Bayer den Weg auf den lukrativen US-Markt frei gemacht. Anfang des Monats hatte die FDA bereits dem Schlaganfallmittel Xarelto grünes Licht gegeben. Bayer hat die Freigabe für Eylea auch in Europa, Japan und Australien beantragt. Eylea ist neben dem Gerinnungshemmer Xarelto eine der wichtigsten Neuentwicklungen von Bayer. Die Leverkusener trauern dem Medikament in der Spitze Jahresumsätze von 250 Mio. bis 500 Mio. Euro zu. Damit liegt es allerdings weit hinter Xarelto, das in der Spitze Jahresumsätze von 2 Mrd. Euro in die Kasse spülen soll. **REUTERS**

## Weltweit mehr Frauen in Führungsetagen

Die Zahl der Frauen in den Vorstandsetagen der weltweit größten Unternehmen ist einer US-Studie zufolge in den vergangenen Jahren leicht gestiegen. In den 200 umsatzstärksten Unternehmen liege der Anteil weiblicher Vorstände bei 13,8 Prozent, berichtete die Organisation Corporate Women Directors International am Freitag bei der Weltbank in Washington. Damit sei ihr Anteil seit 2004 um 1,1 Prozentpunkte gestiegen. Ein wichtiger Grund für den Anstieg sei die in einigen Ländern Europas verordnete Frauenquote: Dort, wo es eine solche Regelung gebe, liege der Anteil weiblicher Vorstände bei 16,1 Prozent. Den größten Zuwachs habe es in Frankreich gegeben, wo der Frauenanteil von gut sieben auf über 20 Prozent angestiegen sei. In Spanien nahm die Zahl von knapp zwei Prozent auf mehr als neun Prozent zu. Frankreich hat seit 2010 eine Frauenquote, Spanien seit 2007. Unter den Top Ten der Unternehmen mit den meisten weiblichen Vorständen nimmt die Deutsche Bank Platz sechs ein (35 Prozent), die Deutsche Post Platz neun (30 Prozent). **DPA**

## Henkel hebt angesichts der Krise die Preise

Der Chef des Konsumgüterherstellers Henkel warnt vor einer starken wirtschaftlichen Abkühlung infolge der Schuldenkrise. „Die Gefahr für eine Rezession ist akut, leider hat es sich zugespitzt im Laufe des Jahres, weil die Probleme in Griechenland noch nicht gelöst sind und die Unsicherheit weiter zunimmt“, sagte Kasper Rorsted der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“. Die Lage sei sehr ernst, aber nicht so schlimm wie im Herbst 2008, als die Wirtschaft „regelrecht über Nacht abgestürzt“ sei: „Jetzt reden wir noch immer über Wachstum, wenn auch abgeschwächt.“ Die Produkte von Henkel – der Konzern stellt Waschmittel wie Persil, Klebstoffe (Pattex, Pritt) sowie Schwarzkopf-Shampoos her – seien „ziemlich krisenresistent“. Mit höheren Preisen und niedrigeren Kosten will Rorsted das Ergebnis auch bei schärferem Gegenwind sichern. **REUTERS**

## Adidas startet Angriff auf H&M in Hamburg

Adidas will das deutschlandweit erste Geschäft für die Modemarke Neo im Februar in Hamburg eröffnen. Danach plant der fränkische Sportartikelhersteller zehn weitere Geschäfte in deutschen Großstädten. „Wenn wir hier erfolgreich sind – woran wir fest glauben –, werden wir das Konzept in Europa ausbauen“, sagte Konzernchef Herbert Hainer der „Welt am Sonntag“. Mit der Marke Neo, die auf Mädchen und junge Frauen zwischen zwölf und 19 Jahren zielt, will Adidas im klassischen Modemarkt punkten und Anbieter wie H&M oder Zara herausfordern. Bislang ist der Konzern mit Neo vor allem in Schwellenländern aktiv. **DPA**

# Volkswagen im Mehrfrontenkrieg

**BMW steigt ebenfalls bei Karbonhersteller SGL ein // Suzuki will Partnerschaft mit Wolfsburgern notfalls per Schlichter auflösen**

Heimo Fischer, Stuttgart

Volkswagen muss gleich zwei Tiefschläge hintereinander wegstecken. BMW fährt dem Wettbewerber beim Kampf um den Werkstoffhersteller SGL Carbon in die Parade und steigt mit 15 Prozent bei dem Wiesbadener Unternehmen ein, an dem auch die Wolfsburger beteiligt sind. Außerdem droht der japanische Partner Suzuki, VW mithilfe eines Schiedsgerichts aus der vor zwei Jahren gestarteten Kooperation zu drängen.

Die Probleme stören den VW-Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch bei seinen Plänen, den Konkurrenten Toyota an der Branchenspitze abzulösen. Die Chancen dafür stehen zwar gut, doch vieles läuft nicht mehr rund. So verzögert sich die Fusion mit Porsche, außerdem kommt die Lkw-Allianz mit MAN und Scania nur langsam in Fahrt.

SGL ist Spezialist für Werkstoffe wie Karbon, das im Leichtbau verwendet wird. Autokonzerne müssen das Gewicht ihrer Fahrzeuge senken, um den Verbrauch zu drücken, und wollen deswegen Zugriff auf diese Technologie. Deshalb hatte VW im März zehn Prozent an SGL gekauft. Damit setzte der Konzern die BMW-Großaktionärin Susanne Klatten unter Druck, deren Finanzfirma Skion daraufhin ihren Anteil an SGL von 27 auf 29 Prozent erhöhte. Klatten und BMW halten zusammen nun 44 Prozent an SGL und haben bei Hauptversammlungen praktisch die Mehrheit. Ein BMW-Sprecher sagte, sein Konzern schließe nicht aus, den SGL-Anteil zu erhöhen.

BMW hat vor Kurzem ein Gemeinschaftsunternehmen mit SGL gegründet, das Karbongewebe herstellt. Das Material wird bei BMW zu Autokomponenten weiterverarbeitet. Bislang macht SGL erst fünf Prozent des Umsatzes mit der Automobilindustrie. Doch die Nachfrage steigt. BMW bringt über nächstes Jahr das Elektroauto i3 auf den Markt. VW setzt bei seinem für 2013 geplanten Ein-Liter-Auto ebenfalls auf den Werkstoff. Daimler ging eine Allianz mit dem japanischen Faserhersteller Toray ein.

Ein Skion-Sprecher erklärte, Klatten habe nichts von dem Anteilskauf durch BMW gewusst und sei erst durch SGL-Chef Robert Koehler von dem Vorstoß informiert worden. Die Geschäftsfrau hält 12,6 Prozent an BMW, mit anderen Familienmitgliedern zusammen kommt sie auf knapp 47 Prozent. Der Skion-Sprecher trat dem Eindruck entgegen, dass hier eine Bündelung von Interessen vorliege. Aus gutem Grund: Denn dann müsste ein öffentliches Übernahmeangebot für SGL erfolgen. Die Entscheidung sei allein Sache des BMW-Vorstands gewesen. Der Aufsichtsrat, in dem Klatten ebenfalls sitzt, habe nichts davon gewusst. Der Anteilskauf kostet BMW schätzungsweise 450 Mio. Euro. Der

## Leichtes Wunder

**Karbon** Kohlefasern sind wesentlich leichter als Stahl oder Aluminium und senken deshalb den Verbrauch. Angesichts hoher Kraftstoffpreise und strenger Umweltauflagen bekommt der Zugang zur Karbontechnologie strategische Bedeutung für Autobauer.

**Konflikt** SGL Carbon ist der einzige europäische Hersteller. Unter anderem ist auch der Anlagenbauer Voith Großaktionär. Das Unternehmen aus Heidenheim arbeitet mit der VW-Tochter Audi im Leichtbau zusammen.

Münchener Konzern beansprucht derzeit keinen Sitz in dem Kontrollgremium.

Die **Finanzaufsicht BaFin** wollte sich zu dem speziellen Fall nicht äußern. Eine Sprecherin sagte, dass vor allem bei größeren Anteilskäufen die Einhaltung des Wertpapierrechts geprüft werde. VW erklärte, der Anteil an SGL sei ein reines Finanzinvestment. Neben Klatten, VW und BMW ist der Anlagenbauer Voith mit zehn Prozent an SGL beteiligt.

Mit Blick auf Suzuki zeigte sich VW enttäuscht, dass der Konzern nicht auf Gesprächsangebote reagiert habe. „Wir spielen nicht mit dem Gedanken, die Beteiligung an Suzuki aufzugeben“, sagte der VW-Beauftragte **Hans Demant**. Für VW ist die Partnerschaft wichtig, denn Suzuki ist auf dem Wachstumsmarkt Indien Marktführer für Kleinwagen – ein Bereich, in dem VW nicht vertreten ist. „Volkswagen sollte sich in einem attraktiven Marktsegment nicht alleine auf Partner verlassen“, sagte Franz-Rudolf Esch, Autoexperte an der European Business School. VW müsse das Segment selbst besetzen.

VW ist mit 20 Prozent an Suzuki beteiligt. Die Japaner wollen binnen einem Jahr die Aktien zurückkaufen. Sollte VW den Anteil nicht an Suzuki oder eine dritte Partei abgeben, werde ein Schlichter eingeschaltet. „Volkswagen lässt uns keine Wahl“, so Konzernchef Osamu Suzuki. Der Schiedsspruch kann vor Gericht durchgesetzt werden.



Selbst die Unterstützung von Daimler-Chef **Dieter Zetsche** (M.) brachte Formel-1-Pilot **Michael Schumacher** kein Glück: Derzeit liegt das Mercedes-Team auf Platz vier

# Mercedes kappt Kosten in der Formel 1

Stuttgarter Autokonzern investiert gut ein Drittel weniger // Rennstall schreibt rote Zahlen

Christian Sylt, London

Das schlechte Abschneiden von Mercedes in der Formel 1 ist auch eine Folge von massiven Kostensenkungen. Diesen Schluss legen kürzlich veröffentlichte Geschäftszahlen nahe. Der Autobauer hat im vergangenen Jahr nur noch 85,1 Mio. Euro in die Formel 1 investiert – 50 Mio. Euro weniger als im Jahr zuvor. Der Großteil floss in die Entwicklung neuer Motoren, nur 300.000 Euro gingen direkt an das Rennteam. In der Vorsaison wendete der Konzern noch 139 Mio. Euro für die Formel 1 auf, davon 39,3 Mio. Euro für das Team. Damals war das Unternehmen noch am Rennstall McLaren beteiligt.

Mercedes hatte sein Engagement in der Formel 1 Ende 2009 neu geordnet, um nach langer Zeit wieder mit einem eigenen Werksteam an den Start zu gehen. Die Stuttgarter trennten sich von McLaren und stiegen bei Brawn GP ein. Dem Autobauer gehören 60 Prozent des mittlerweile als Mercedes Grand Prix firmierenden Rennstalls, die restlichen Anteile liegen bei Aabar, dem Investmentfonds des Emirats Abu Dhabi, der auch an Daimler beteiligt ist.

Die geringeren Ausgaben führten bei Mercedes jedoch offenbar zu schlechteren Leistungen. Brawn gewann 2009 die Konstrukteurswertung, aber seit dem Einstieg von Mercedes konnte das Team an diesen Erfolg nicht anschließen: Die Saison 2010 schloss Mercedes als Vierter ab, obwohl der siebenfache Weltmeister Michael Schumacher unter Vertrag kam. In der laufenden Saison liegt das Team ein Rennen vor Schluss ebenfalls nur auf Rang vier.

Mercedes hat seine Ausgaben in der Formel 1 zuletzt aus mehreren Gründen zurückgefahren. Zum einen beschlossen die Rennställe, auf eine kostspielige Technologie zu verzichten, die beim Bremsen gewonnene Energie zur Beschleunigung nutzt. Ein weiterer Grund war die Einführung einer Budgetobergrenze für die Teams. Die sehr hohen Ausgaben für den Rennsport hatten in den Jahren zuvor Autobauer wie Toyota, BMW und Honda bewogen, sich aus der Formel 1 zurückzuziehen. Honda hatte seinen Stall 2009 an Brawn verkauft.

Im Kalenderjahr 2010 machte der Rennstall von Mercedes einen Verlust von 1,1 Mio. Euro nach Steuern – ein radikaler Umschwung, nachdem im Vorjahr dank einer hohen Zahlung von

Honda an Brawn noch ein Reingewinn von 111,1 Mio. Euro aufgelaufen war. 2010 brach der Umsatz auf 145,1 Mio. Euro auf 119,4 Mio. Euro ein. Daran änderte auch der Umstand nichts, dass Mercedes die Deutsche Post, das IT-Unternehmen Autonomy und den Ölkonzern Petrobras als Werbeträger gewinnen konnte.

Die Gesamtkosten gingen leicht um 5,6 Mio. Euro auf 146,8 Mio. Euro zurück, die Personalstärke sank um 46 Arbeitskräfte auf 487. Dadurch schrumpften die Lohnkosten um über 6 Mio. Euro. Unbestätigten Meldungen zufolge wurde das Gehalt von Teamchef Ross Brawn von 5,4 Mio.

## Geld für Geschwindigkeit

**Zuschuss** Die Rennställe der Formel 1 leben nicht nur von den Investitionen der Hersteller. Eine wichtige Einnahmequelle sind auch Sponsorengelder von Unternehmen, die auf diese Weise Werbung betreiben.

**Rückgang** In der vergangenen Saison erhielten die Formel-1-Teams insgesamt 820 Mio. Dollar von ihren Sponsoren. Das waren rund 8,5 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum.

Euro auf 2,3 Mio. Euro gekürzt. Auch in der Motorensparte wurde Personal gespart. Hier arbeiteten 424 Menschen – 30 weniger als im Vorjahr. Insgesamt sind 911 Menschen im Formel-1-Programm von Mercedes beschäftigt. Für 2012 ist eine Aufstockung geplant, das Team will endlich wieder siegen.

Im April wechselte Renaults ehemaliger technischer Direktor Bob Bell zu Mercedes. Mitte Oktober folgte der Formel-1-Veteran Geoff Willis, früherer technischer Direktor bei Honda. Mit Aldo Costa stößt im Dezember noch ein weiterer Konstrukteur zu dem Team. Costa kommt von Ferrari, wo er gemeinsam mit Brawn fünfmal die Konstrukteursweltmeisterschaft gewann. Bei Mercedes wird er für Design und Entwicklung verantwortlich zeichnen.

Das neue Personal würde die Kosten erhöhen, aber auch die Einnahmen könnten steigen, sagt Caroline McGrory, Justiziarin des Mercedes-Teams. Die Partnerschaft mit Aabar sowie große Sponsoren seien eine gute Voraussetzung für künftigen wirtschaftlichen Erfolg. Das Team werde zudem von sinkenden Kosten auch profitieren. Die Rennställe hätten signalisiert, die Kostendeckelung bis mindestens 2017 zu verlängern.

## Toyota erwägt Bau weiterer US-Werke

Starker Yen treibt Autobauer aus Japan nach Amerika

Matthias Ruch, New York

Toyota prüft nach eigenen Angaben eine umfangreiche Verlagerung seiner Produktion von Japan in die USA. Falls sich der japanische Markt nicht erholen sollte und die dortigen Werke vor allem für den Export produzierten, könnte ein „signifikanter Anteil“ der Produktion nach Amerika verlegt werden, sagte der Chef des Autobauers, Akio Toyoda, im Bundesstaat Mississippi. Dort hat der 55-Jährige gerade ein neues US-Werk eröffnet – das vierte seines Konzerns.

Mit dem Ausbau eigener Werke in Nordamerika versuchen derzeit fast alle großen Autobauer, vom schwachen Dollar und den relativ niedrigen Personalkosten zu profitieren. Vor allem die gewerkschaftsfreien Südstaaten ziehen neue Werke an. Gerade erst hat BMW das Werk in South Carolina ausgebaut, Daimler stockt die Produktion in Alabama auf, und VW will neben dem Passat künftig auch eine Geländelimosine (SUV) in Tennessee produzieren.

Toyota zählt neben General Motors und Ford zu den führenden Herstellern in Amerika. Nach China sind die USA der zweitgrößte Automarkt der Welt, wegen des harten Wettbewerbs ist das Preisniveau allerdings niedriger als in Japan und Europa. Durch die erhebliche Aufwertung des japanischen Yen kann Toyota daher Fahrzeuge aus heimischer Produktion kaum noch profitabel nach Amerika verkaufen. Neben der Aufwertung des Yen wird die japanische Wirtschaft auch noch durch eine allgemein schwächere Konjunktur belastet. Bislang baut Toyota in Japan rund drei Millionen Autos pro Jahr.

Anfang November hatte Toyota bereits eindringlich vor einem Zusammenbruch der japanischen Autoindustrie gewarnt. Zwei Wochen später wiederholte er diese Warnung nun: „Wenn der Yen so stark bleibt, wird Toyota kollabieren.“ Ähnlich drastisch äußerte sich nun auch Nissan-Chef Carlos Ghosn. Er forderte die Finanzpolitiker dazu auf, den Wechselkurs wieder „in Ordnung zu bringen“. Ende Oktober hatte der japanische Finanzminister Jun Azumi erneut Geld in den Markt gepumpt, um den Yen zu schwächen. Die Folgen der Interventionen reichen bislang allerdings nicht aus.

Um profitabel exportieren zu können, braucht Toyota nach eigenen Angaben mindestens einen Wechselkurs von 80 Yen (76,91 Cent) pro Dollar. Derzeit kostet der Dollar aber nur noch knapp 77 Yen. Für das erste Halbjahr hatte Toyota einen operativen Verlust von 32,6 Mrd. Yen gemeldet.