

Für Sie gelesen

Wir werfen regelmäßig einen Blick in andere Magazine und Tageszeitungen und geben branchenrelevante Beiträge inhaltlich wieder.

Verkauf von Land Rover und Jaguar Tigersprung

Tiger schluckt Jaguar. Und setzt zum Sprung in den Westen an, so lauteten zum Jahreswechsel die Schlagzeilen der globalen Wirtschaftspresse. Hintergrund: Der indische Mischkonzern Tata schickt sich an, die Marken Land Rover und Jaguar aus der Premier Auto Group (PAG) von Ford



Bilder: Jaguar, ZDK

zu übernehmen. Die Financial Times Deutschland (FTD) kommentierte in ihrer Printausgabe vom 4. Januar 2008 diesen „Angriff aus Asien“. Die Bedeutung des Geschäfts gehe über das Symbolische hinaus. Neben einigen chinesischen Automobilherstellern dränge nun auch Tata auf die Pkw-Märkte von Nordamerika und Europa. Denn obwohl Jaguar und Land Rover für die Oberklasse stünden, erwerbe Tata durch den Kauf wichtiges Know-how für das eigene Billigauto-Programm, so die FTD. Die Hamburger Zeitung sieht eine neue Entwicklung für die Automobilbranche: Sie erleidet das gleiche Schicksal wie beispielsweise die Stahlkonzerne oder die Banken: Asiatische Unternehmen mit prall gefüllter Kriegskasse begeben sich auf Einkaufstour und entwickeln sich zu ernsthaften Konkurrenten.

Umweltzonen

Alles plaketti?

Der deutsche Autofahrer ist Kummer gewohnt, seine Mobilität wird schließlich laufend teurer. Nun haben Berlin, Köln und Hannover als Erste so genannte Umweltzonen eingerichtet. Eine Lizenz zum Weiterfahren in deren Innenstädte haben seit Neujahr nur Fahrzeuge mit einer Plakette. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) schreibt dazu in ihrer Online-Ausgabe faz.net vom 3. Januar, dass nach einer ersten Messreihe der Deutschen Umwelthilfe (DUH) bereits etwa 75 Prozent der Autofahrer in den betroffenen Städten im Besitz einer Umweltplakette seien. „Schwarzfahren“ in die Umweltzonen empfiehlt die FAZ den Autofahrern jedenfalls nicht. Auch wenn die Behörden erst nach einer Übergangsfrist durchgreifen, so koste ein Ausflug in die City ohne Plakette dann immerhin 40



Euro und bringe einen Punkt in Flensburg. Berlin wird einen Monat lang ein Auge zudrücken, Köln drei Monate lang keine Strafe verhängen, und die Hannoveraner haben bis Ende April keine Sanktionen zu befürchten, sollten sie ohne Plakette erwischt werden.

Biokraftstoff

Fettbasis

Ein Berliner Unternehmer versucht sich an einer kommerziellen Kraftstoffgewinnung aus Küchenabfällen, etwa aus Frittenfett. Ein Artikel der Süddeutschen Zeitung (SZ) vom 5. Januar berichtet von einer Firma, die gebrauchtes Küchenfett einsammelt und zu Biodiesel umwandeln lässt. Offensichtlich ein für beide Seiten einträgliches Geschäft: Die Hotelküchen, Kantinen und Restaurants müssen für die Entsorgung nicht mehr bezahlen und der Sammler kommt mit fünf Cent pro Liter verhältnismäßig günstig an den Rohstoff. Davon profitiert nicht zuletzt die Umwelt, denn es wird verwertet, was ohnehin schon da ist. Laut SZ ist die Umwandlung von Speisefett umweltfreundlicher, schließlich müsste der Grundstoff für normalen Biodiesel, Soja oder etwa Raps, eigens angebaut werden. In vielen Ländern geschehe dies unter massivem Einsatz von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln sowie zum Nachteil der Waldflächen, die häufig den lukrativen Plantagen von Ölpflanzen weichen müssten. Einziger Wermutstropfen: die geplante Steuererhöhung für alle Arten von Biodiesel. Bis 2012 sollen nach Plänen der Bundesregierung die Aufschläge für Biodiesel denen von normalem Diesel angeglichen werden, trotzdem Frittenfett-Diesel um ein Vielfaches nachhaltiger ist als herkömmlicher Biodiesel. Den Berliner Unternehmer ficht dies indes nicht an. Gegenüber der SZ zeigt er sich zufrieden mit seiner Marktnische und freut sich über die Essgewohnheiten der Hauptstädter: Schließlich würden diese sehr gerne fett essen und die zahlreichen Pommesbuden somit ständig genügend Rohstoffe liefern.