

wasserstoffen verschmutzt. Erst durch Hinzufügen einer weiteren Chemikalie wird das Wasser wieder gereinigt. Zurück bleiben Kunststoffbrocken, die irgendwie beseitigt werden müssen.

Ein potentieller Kunde wie McDonald's, in dessen Imbißhallen große Mengen von Pappresten anfallen, hat wenig Probleme, den Müll mitsamt den Essensresten in der örtlichen Verbrennungsanlage verheizen zu lassen. Setzen die Fast-Food-Verkäufer aber Belland-Ware ein, müßten sie erst Essensreste von Pappe trennen und am Ende der Kette tonnenweise Kunststoff verfrachten.

Ein anderes Projekt, das beim BMW-Einstieg als eine Sache mit großer Zukunft galt, gedieh ebensowenig. Belz wollte neue BMW-Autos auf dem Weg von der Fabrik zum Kunden mit einer Schutzschicht aus Belland-Chemie überziehen. Daraus wurde nichts: Das herkömmliche Verfahren, mit Sprühwachs, ist billiger.

So blieb der Erfinder auf dem langen Marsch „zwischen Laborreife und Industrieproduktion“ (Belland-Verwaltungsratspräsident Eng) immer wieder stecken. Roland Belz, ein echter Pionier-Unternehmer, will trotzdem nicht aufgeben: „Unsere Ausbaupläne laufen weiter.“

Er baut auf die „enormen Investitionen von 70 Millionen Schweizer Franken, die inzwischen ausgegeben sind“ und die sich irgendwann wieder auszahlen müssen. Unternehmer Belz: „Bisher haben wir kein Produkt wie Valium im Markt, wir haben nur Anlaufkosten.“ Bei Umsätzen von 1,35 Millionen Schweizer Franken machte die Belland AG mit ihren 60 Angestellten allein 1987 einen Verlust von rund 16 Millionen Franken.

Der nächste Zahltag ist Anfang Februar. Auf einer Aktionärsversammlung sollen das Kapital und die Schulden zusammengestrichen und neue Mittel eingeschossen werden.

BMW zahlt noch einmal zwölf Millionen Franken ein und wird dafür mit über 50 Prozent größter Belland-Aktionär. Belz, der weitere drei Millionen Franken aus dem Familienvermögen nachschießt, tritt als Chef zurück – das macht in Zukunft der BMW-Manager Peter Moll, der bisher in den USA tätig war.

BMW-Lenker von Kuenheim, der so gern über die Großeinkäufe von Daimler-Benz spottet, hat jetzt in der Schweiz eine Tochter, mit der er nichts anfangen kann und die er so leicht nicht wieder los wird. In Solothurn heißt es, BMW habe den Behörden eine Garantie für das Überleben der Belland AG gegeben.

Doch vielleicht hat es sich trotzdem gelohnt. Denn Eberhard von Kuenheim hat etwas für die Zukunft gelernt: „Wir werden uns nur mit Dingen befassen, die wir wenigstens teilweise beherrschen.“

UNTERNEHMER

Atmosphäre gestört

Seine Omnibusse wirken futuristisch, sein Führungsstil erscheint nicht ganz zeitgemäß: Neoplan-Chef Auwärter lebt im Dauer-Krach mit seinen Arbeitnehmern.

Der 11. Juni 1985 war für die Bewohner der Kleinstadt Honey Brook („Honigbach“) im US-Bundesstaat Pennsylvania ein ganz besonderer Tag. Mit Luftballons und Blasmusik feierte die Bevölkerung die Eröffnung einer neuen Fabrik. Der Stuttgarter Unternehmer Albrecht Auwärter, 52, hatte am Ortsrand auf über 100 000 Quadratmetern ein Omnibus-Werk errichtet.



Neoplan-Chef Auwärter
„Die zersetzen unsere Wertarbeit“

Gouverneur Dick Thornburgh pries den 30 Millionen Mark teuren Zweckbau von Auwärters Unternehmen Neoplan als „Meilenstein für die wirtschaftliche Entwicklung“ der Region. Er überbrachte einen Auftrag der Transportbehörde über 900 Busse, ein zinsgünstiges Darlehen sowie einen Ausbildungszuschuß von 150 000 Dollar.

Heute, dreieinhalb Jahre später, wercken in dem Betrieb, der bis zu 600 Mitarbeiter beschäftigen sollte, noch 60 Leute, und die arbeiten nur im Reparatur- und Servicebereich. Auwärter hat den Spaß an Honey Brook schnell verloren.

Dafür hat zweifellos die allgemeine Geschäftslage gesorgt. Die US-Regierung strich die Subventionen für Stadtverwaltungen, die mit neuen Bussen den öffentlichen Nahverkehr fördern wollen. Das drückt die Bestellungen.

Für den schnellen Abgang hat aber, das sagt auch Auwärter, eine ärgerliche Entscheidung der Belegschaft im Werk Honey Brook gesorgt. Die hatte es gewagt, den Einzug von Gewerkschaften in das Neoplan-Werk zu fordern und für höhere Löhne zu streiken. Und solche Aufsässigkeit mag Auwärter ganz und gar nicht.

Ob im fernen Amerika oder daheim im Schwabenland – der Unternehmer Auwärter steht zu seinen Grundsätzen. Gewerkschaften sind für ihn hinderlich und überflüssig; Arbeitnehmer sollen nur eins: arbeiten und gehorchen.

Seit Jahren hat der Firmenchef, der das Familienunternehmen (2500 Beschäftigte, 593 Millionen Mark Umsatz) zusammen mit seiner Schwester Else und seinem Bruder Konrad leitet, Dauerkraus mit Gewerkschaftsvertretern, Betriebsräten und Teilen der Belegschaft.

Sozialer Friede im Betrieb scheint Auwärters Lebensgefühl zu beeinträchtigen. Selbst kleine Streitigkeiten führen regelmäßig zu Arbeitsgerichtsprozessen.

Kranken ausländischen Mitarbeitern läßt der Omnibusfabrikant nachspionieren. „Ich möchte nicht wissen“, sorgt sich der Neoplan-Chef ums Gemeinwohl, „was der deutschen Wirtschaft durch diese und andere Simulanten jedes Jahr verlorengeht.“

Besonders schlecht ist Auwärter auf gewerkschaftlich organisierte Angestellte zu sprechen. „Wer wie ein Zwerg schafft, ist in der Gewerkschaft“, reimt er holprig über IG-Metall-Mitglieder.

„Die fallen doch, wenn überhaupt, nur durch ihren überdurchschnittlich hohen Krankenstand auf“, schimpft der Neoplan-Chef, „zersetzen unsere gute deutsche Wertarbeit und gefährden damit die Zukunft unserer Kinder.“

Damit nicht zu viele „Störenfriede“ von der Gewerkschaft bei ihm mitreden können, hält Auwärter die Belegschaft in seinen drei bundesdeutschen Betrieben (in Stuttgart-Möhringen, Berlin und im bayrischen Pilsting) bei höchstens 600 Mitarbeitern. „Ab 601“, erläutert der Neoplan-Chef, „steigt die Zahl der gesetzlich vorgeschriebenen Betriebsräte, sprich Gewerkschaftsräte, nämlich um zwei auf elf Mitglieder.“

Ihren vorläufigen Höhepunkt erreichten die Auseinandersetzungen, die anmuten wie Kämpfe aus den Flegeljahren des Kapitalismus, als der Firmenchef vor einigen Jahren ein umstrittenes Prämiensystem einführte.

Auwärter wollte die Krankmeldungen im Möhringer Stammwerk drücken. Angestellten, die sich weniger als vier Tage im Jahr krank meldeten, legte der Chef daher bis zu 4000 Mark pro Jahr drauf. „Das ist wie bei der Autoversicherung“, erläutert er sein Modell, „wer einen Unfall gebaut hat, wird ja



Neoplan-Busproduktion in Stuttgart: Kranken Mitarbeitern nachspioniert

auch bestraft und verliert seinen Schadenfreiheitsrabatt.“

Doch jene, die wegen Krankheit länger fehlen mußten, fühlten sich ungerecht behandelt und klagten vor dem Arbeitsgericht – mit Erfolg, der Chef mußte zahlen.

Gleichzeitig mit dem Scheck traf ein Brief von Auwärter ein. In dem Schreiben forderte er die Arbeitnehmer auf, den Scheck nicht einzulösen, sondern innerhalb von acht Tagen zurückzuschicken. Andernfalls werde er keinen Sonderurlaub oder keine übertariflichen Leistungen gewähren.

Die Neoplan-Angestellten zogen erneut vor Gericht – und gewannen. Wegen „Nötigung und versuchter Nötigung“ mußte Auwärter 25 000 Mark Geldstrafe zahlen.

1985 war der Schwabe bereits wegen Beihilfe zum Subventionsbetrug zu einem Jahr und zehn Monaten Haft auf Bewährung verurteilt worden. Die Staatsanwaltschaft hatte daher zunächst eine Gesamtstrafe von zwei Jahren und drei Monaten Haft gefordert. Wäre das Gericht dem Antrag gefolgt, hätte Auwärter einsitzen müssen. Doch mit Rücksicht auf die Firma, die nach Meinung der Richter womöglich in Schwierigkeiten geraten wäre, blieb es bei einer Geldstrafe.

Dem Absatz der PS-Ungetüme von Neoplan haben die fragwürdigen Praktiken des Firmenchefs bislang wenig geschadet. Die futuristisch gestylten Busse rollen über den saudiarabischen Flughafen Dschidda, durch das US-Raumfahrtzentrum in Cape Canaveral oder in der Moslem-Metropole Mekka.

In der Bundesrepublik ist Auwärter ein geschätzter Lieferant von Omnibus-Unternehmern; seine glitzernden Komfortbusse machen bei der Reise-Kund-

schaft was her. Außerdem werden in drei Dutzend Städten Neoplan-Busse im Linienverkehr eingesetzt.

Während die Branchenriesen Daimler-Benz oder MAN über schleppende Geschäfte klagen, eilen die schwäbischen Busbauer von einem Verkaufsrekord zum nächsten. Im vergangenen Jahr legten sie bei der Produktion rund 14 Prozent zu.

Nur in München hatte Auwärter Schwierigkeiten wegen seines Verhaltens gegenüber den Arbeitnehmern. Die dortigen Verkehrsbetriebe wollten im vorletzten Jahr 75 Linienbusse kaufen. Auwärter bot die Bus-Flotte rund 300 000 Mark billiger an als die Konkurrenten Daimler-Benz und MAN. Dennoch blitzte er bei den Münchnern ab.

Technische Gründe, so die offizielle Erklärung des Stadtrats, hätten den Ausschlag für die teureren Modelle gegeben.

Es sei langfristig billiger, sich auf wenige Fahrzeugtypen zu beschränken.

Da mag was dran sein. Dennoch waren dies nicht die einzigen Einwände gegen Neoplan. Im Kommunalparlament gab es auch moralische Bedenken gegen das Geschäft mit dem Busbauer.

Auwärter kommt womöglich dennoch zum Zuge. Weil seine Busse billiger sind als die von Daimler-Benz und MAN, erhob die Regierung von Oberbayern kürzlich Einspruch gegen den Beschluß.

FLUGHÄFEN

009 gestrichen

Der Kommerzsender Radio Schleswig-Holstein meldet die Verspätungen auf dem Hamburger Flughafen. Die dort vertretenen Fluggesellschaften protestieren.

Of schon hatte sich Hermann Stümpert „wahnsinnig geärgert“, wenn er vom Hamburger Flughafen aus in die Ferne fliegen wollte. Er war „mitten in der Nacht“ aufgestanden und von seinem Wohnort Kiel 100 Kilometer „durch Staus und schlechtes Wetter“ nach Hamburg gehetzt. Am Flughafen erfuhr er dann, daß sein Flug verspätet oder gar gestrichen war.

„Was glauben Sie“, so Stümpert, „was für ein Gefühl das ist?“

Der „angesammelte Frust“ brachte Stümpert, in Kiel Programmdirektor des Kommerzsenders Radio Schleswig-Holstein (RSH), auf eine Idee. Seit September vergangenen Jahres läßt der Rundfunkmann fünfmal an jedem Werktag auf der RSH-Frequenz einen Airport-Report ausstrahlen.

Die Hörer erfahren, welche Flüge Verspätung haben oder gestrichen sind. Und sie bekommen zu hören, auf welchen Anfahrtsstraßen sich der Verkehr



RSH-Reporter von Humboldt: Jeden Morgen in die Flughalle