

SCHOCK FÜR DIE STRATEGEN

Die Deutsche Aerospace wollte im internationalen Geschäft der Luft- und Raumfahrt mitmischen.

Doch nun brechen die Aufträge weg, sechs Werke werden geschlossen, Tausende von Mitarbeitern entlassen.

Der Niedergang seiner Tochterfirma ist auch ein Fiasko für Daimler-Chef Edzard Reuter.

Der Champagner floß reichlich, der Hummer war frisch eingeflogen. Fast 300 Gäste drängten sich in der Halle 310 auf dem Gelände der Deutschen Aerospace (Dasa) in Oberpfaffenhofen bei München.

Die Eingeladenen und ihre Gastgeber feierten das neueste Produkt der Dasa: Die erste Turboprop-Maschine des Typs Dornier 328 wurde an die Schweizer Fluggesellschaft Air Engiadina übergeben.

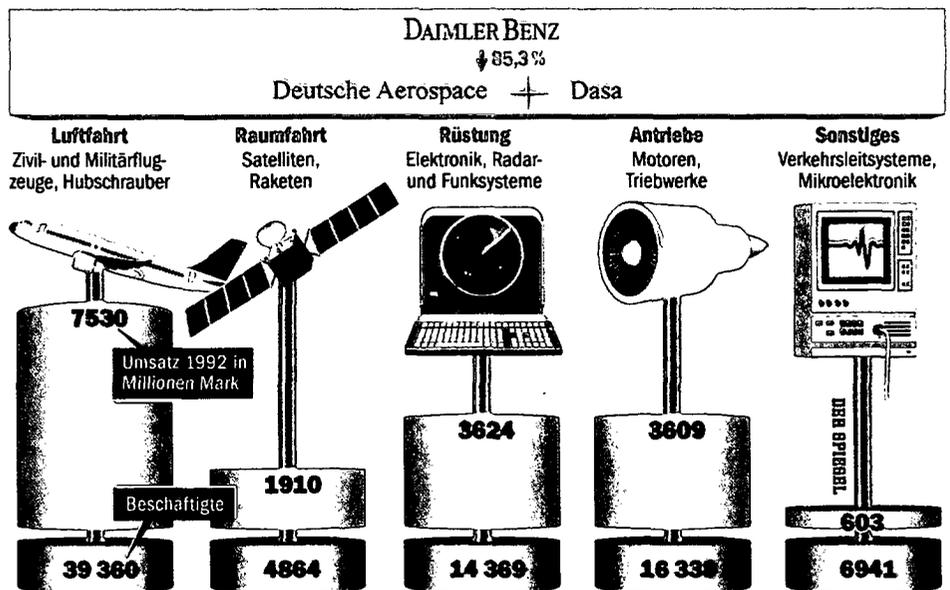
Doch die rechte Stimmung wollte am Donnerstag vergangener Woche nicht aufkommen. Am Tag zuvor hatte Dasa-Chef Jürgen Schrempp die Mitarbeiter geschockt: Der Luft- und Raumfahrt-Konzern, der Flugzeuge und Satelliten, Raketen und Radaranlagen produziert, will bis Ende 1996 zusätzlich 10 300 Arbeitsplätze abbauen, gut 6000 wurden schon in diesem Jahr geschliffen.

Sechs Werke sollen geschlossen werden, aus drei weiteren Standorten will die Deutsche Aerospace sich zurückziehen. Die Zahl der Beschäftigten wird auf etwa 70 000 sinken.

Am schlimmsten trifft es die Luftfahrtsparte. Hier werden, zusätzlich zum Personalabbau in diesem Jahr, 6500 Stellen gestrichen; der größte Teil bei der Deutschen Airbus.

Das Werk in Lemwerder, in dem 1136 Beschäftigte Airbus-Flugzeuge und Mi-

Die fünf Säulen der Dasa Struktur der Deutschen Aerospace



litärtransporter des Typs Transall warten, wird ersatzlos dichtgemacht – eine Katastrophe für die Industriesteppes an der Wesermündung. Das Werk Neuaußing bei München, in dem 1161 Mitarbeiter Airbus-Teile herstellen, hat ebenfalls keine Zukunft mehr.

Spontan marschierten Airbus-Werker aus Neuaußing am Mittwoch vor das Münchner Hotel Vier Jahreszeiten, in dem Dasa-Manager Schrempp, 49, die Einzelheiten des Schrumpfprogramms

erläuterte. Doch es entlud sich eher Hilflosigkeit als Wut. „Hier herrscht Trübsal, alle sind bedrückt“, beschreibt eine Airbus-Mitarbeiterin die Stimmung bei den Flugzeugbauern.

Der Niedergang der Dasa ist auch für Deutschlands feinsten Konzern und dessen Lenker ein Fiasko. Daimler-Chef Edzard Reuter wollte die schwäbische Autofabrik mit Hilfe der Deutschen Aerospace zu einem krisensicheren High-Tech-Konzern ausbauen. Nun steht er vor einem Scherbenhaufen (siehe Kasten).

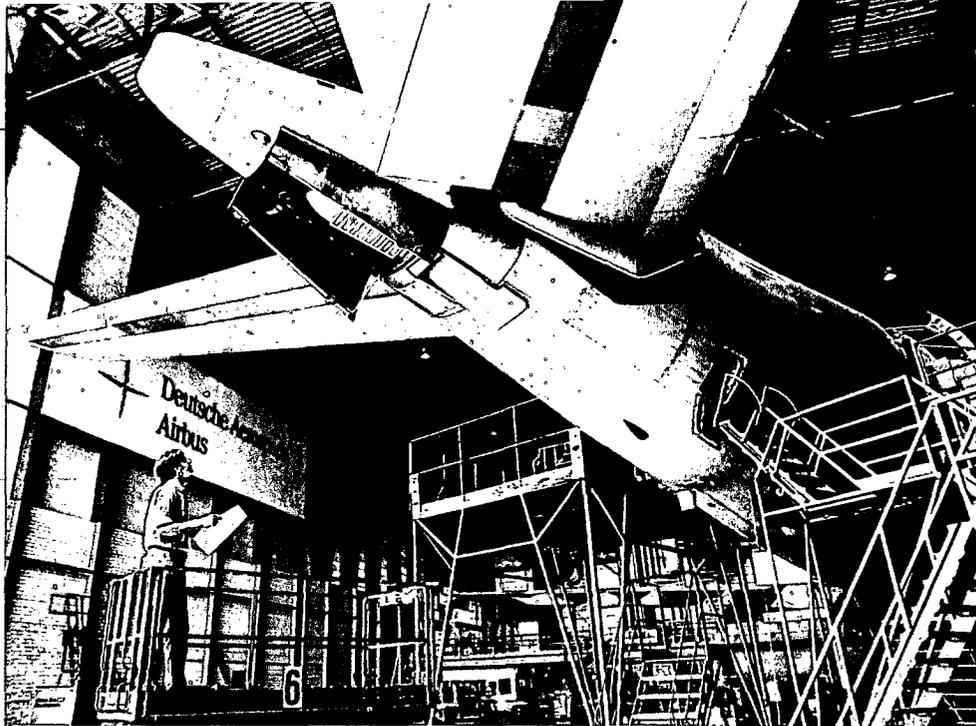
Die Daimler-Strategen sind die großen Verlierer eines Zeitenbruchs. Als Reuter sich 1988 daran machte, das Münchner Luft- und Raumfahrtunternehmen MBB zu übernehmen, und es anschließend mit den Firmen Dornier, MTU und Telefunken Systemtechnik zur Dasa fusionierte, sah die Welt noch anders aus. Im Zeitalter der Ost-West-Konfrontation war mit sicheren Rüstungsaufträgen und hohen Staatsausgaben für die Raumfahrt zu rechnen.

Doch mit dem Verfall der Sowjetmacht änderte sich alles. Die Verteidi-

Tiefer in der Krise

als bislang bekannt steckt der Daimler-Benz-Konzern. Daimler-Chef Edzard Reuter erwartet in diesem Jahr beim internen Betriebsergebnis einen Verlust von rund 3,9 Milliarden Mark. Besonders drastisch ist das Minus bei der Tochtergesellschaft Mercedes-Benz, die nach dieser internen Erfolgsrechnung einen Verlust von 2,8 Milliarden Mark machen wird. Die Deutsche Aerospace erwirtschaftet 800 Millionen

und die AEG 300 Millionen Mark Verlust. Bei Mercedes ist das Ergebnis nicht nur deshalb so schlecht, weil der Absatz vor allem der gewinnträchtigen Modelle gesunken ist, sondern auch wegen hoher Rückstellungen in Höhe von 1,5 Milliarden Mark für den geplanten Personalabbau. Eine Besserung der Auto-Ergebnisse ist nicht in Sicht, weil die Verminderung der Beschäftigtenzahl auch im nächsten Jahr mehr als eine Milliarde Mark kosten wird.



Airbus-Montage (in Hamburg): Neue Maschinen werden kaum noch bestellt

gungsetats schrumpfen. Die Weltraumforschung wird immer weiter zusammengestrichen, für den Flugzeugbau werden ebenfalls nicht mehr so hohe Subventionen wie früher ausgeworfen. Nun rächt es sich, daß Reuter und sein Kronprinz Schrempp sich allzusehr von der Staatskasse abhängig gemacht haben.

Zu allem Ungemach kam dann noch die weltweite Krise der Fluggesellschaften hinzu. Neue Maschinen werden kaum noch bestellt, Aufträge storniert oder in die ferne Zukunft verschoben. Allein das europäische Airbus-Konsortium mußte in den vergangenen zehn Monaten 152 Abbestellungen verkräften, eine Jahresproduktion.

Um die wenigen Aufträge tobt ein harter Konkurrenzkampf. „Die Fluggesellschaften“, so ein Insider, „werden immer unverschämter.“ Früher leisteten sie bei Bestellungen eine Anzahlung von 30 Prozent des Kaufpreises. Heute zahlen manche nur noch gewinnabhängige Leasinggebühren. Das finanzielle Risiko wird auf die Hersteller verlagert.

Boeing, der Marktführer im zivilen Flugzeugbau, hat auf die neue Ära mit drastischen Kostenschnitten reagiert. Doch die Europäer können sich nicht so schnell anpassen: Entlassungen sind teuer, die Löhne auf einem hohem Sokkel betoniert.

Im Airbus-Wartungszentrum in Lemwerder kalkulieren die Manager mit einem Stundensatz von 70 Dollar. In Hongkong oder Singapur kostet die Wartungsstunde 35 bis 40 Dollar.

Je härter der internationale Wettbewerb wird, desto ungenierter mischen die Regierungen mit. US-Präsident Bill Clinton griff selbst zum Telefon, um Boeing zu einem Großauftrag der Fluggesellschaft Saudia zu verhelfen:

schließlich stehe Saudi-Arabien seit dem Golfkrieg in der Schuld der USA. Den Italienern bieten die Amerikaner Kampfflugzeuge zu Schleuderpreisen an, um den Jäger 90, der inzwischen Eurofighter heißt, abzuschießen.

ausgelastet – zusätzlich zu jenen Werken, die auf der Kippe stehen, wenn der Eurofighter wider Erwarten nicht gebaut wird.

„Die nächsten Jahre“, so ein Dasa-Manager, „werden ganz furchtbar.“

„Das geht ins Mark“

Dasa-Chef Jürgen Schrempp über die deutsche Luftfahrtindustrie

SPIEGEL: Herr Schrempp, die Dasa erlebt ein Fiasko. Umsätze und Aufträge liegen unter den Erwartungen. Sie müssen mehr Stellen streichen als geplant, sechs Werke sollen geschlossen werden. Bricht nun alles weg?

Schrempp: Die Situation ist in der Tat dramatisch, aber sie ist Gott sei Dank nicht hoffnungslos. Die Dasa ist strategisch erstklassig ausgerichtet, sie muß allerdings jetzt ihre Kostenstruktur in Ordnung bringen und ihre Kapazitäten an den Markt anpassen.

SPIEGEL: Die Deutsche Aerospace sollte der wichtigste Baustein des von Daimler-Chef Edzard Reuter geplanten Technologiekonzerns sein. Ist dieser Traum nun endgültig geplatzt?

Schrempp: Ganz und gar nicht. Wir haben ja nicht vor, unsere Fähigkeiten zu verringern. Im Gegenteil: Wir werden unseren jährlichen, eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsetat wie vorgesehen auf etwa einer Milliarde Mark halten. Wer das tut, plant für die Zukunft.

SPIEGEL: Jetzt setzen Sie erst einmal auf Schrumpfen. Für viele Mitarbeiter sieht die Zukunft düster aus.

Schrempp: Leider ist das so, aber dadurch, daß wir wettbewerbsfähige Kostenstrukturen schaffen, werden etwa



Dasa-Manager Schrempp
„Wir schaffen das“