ge des Patts: rasch steigende Preise und gute Gewinne bei Pauschalflugreisen.

Für Versandhaus-Junior Peter Nekkermann ist so glückhafter Verlauf der Dinge schon jetzt sicher: „1975 wird es nur noch zwei Produzenten im Flugtourismus geben."

AUTOMOBILE

Ein bißchen gemeinsam

VW und Daimler-Benz verhandeln über eine Zusammenarbeit im Lkw-Geschäft. Erstes Projekt: Bau eines gemeinsamen Kleintransporters.

Eine gewisse Eigenbrötelei", erkannte VW-Generaldirektor Rudolf Leiding, 57, „ ist nun wirklich überholt."

Deshalb heckt Deutschlands mächtigster Automobil-Manager zusammen mit dem Branchen-Zweiten, der Stuttgarter Daimler-Benz AG, seit einigen Wochen in Geheimverhandlungen einen konkurrenzdämmenden Plan aus: Zum erstenmal wollen die beiden Giganten Teile ihrer Produktion zusammenlegen und damit in einigen Marktbereichen den Wettbewerb ganz abschaffen.

Der geplante Pakt der beiden Riesen zielt auf eine Aufteilung des Nutzfahrzeug-Geschäfts vom Kleintransporter bis hin zum schweren Lastwagen. Schon heute beherrscht VW den Transportermarkt mit über 70 Prozent Anteil fast vollständig.

Insgeheim erwägen VW-General Leiding und sein Konkurrent, Daimler-Chef Joachim Zahn, 58, ein gemeinsames Unternehmen für den Bau von Kleintransportern zu gründen. Die beiden Konzerne würden dann jährlich zusammen rund 250 000 Nutzfahrzeuge produzieren und mit Abstand an die Spitze der europäischen Lkw-Fabrikanten rücken.

Für den Geheimbund soll das Bremer Lkw-Werk von Hanomag-Henschel, seit 1970 zu 100 Prozent im Besitz von Daimler-Benz, die Kernzelle bilden. An diesem Unternehmen (derzeit 4000 Beschäftigte) will Zahn seinem Wolfsburger Konkurrenten Leiding eine Beteiligung von 50 Prozent einräumen.

Den Anstoß zu diesem Kooperationsplan gaben Wolfsburger Konstrukteure. Die VW-Techniker entwickeln derzeit einen Super-Transporter, der die VW-Flotte im Programm nach oben ergänzen soll. Damit würde Leiding dem schwäbischen Lastwagen-Imperium schärfste Konkurrenz machen. Der 1,5-Tonner wird in Wolfsburg unter dem Kode-Namen EA 230 geführt. Bisherige Entwicklungskosten: etwa 45 Millionen Mark.

Die Entwicklung des EA 230 schien den Käfer-Managern um so dringlicher, als der Absatz des bislang erfolgreichen VW-Transporters 1971 zu lahmen begann und in den letzten Monaten sogar um 3,2 Prozent zurückblieb. Der EA 230 soll das Transporter-Geschäft des Wolfsburger Konzerns neu beleben.

Als die Daimler-Lenker von diesen Plänen hörten, fürchteten sie vor allem wegen der bekannt hohen VW-Stückzahlen um ihr lukratives Geschäft mit den eigenen Transporter-Modellen L 206 und L 306. Damit der „gute Stern auf allen Straßen" (Werbeslogan) auch bei dieser Fahrzeug-Gattung nicht verblasse, schlossen sie sich mit der Wolfsburger Zentrale kurz.

Daimler-Vorstandsmitglied Heinz Schmidt versuchte letzte Woche den Pakt herunterzuspielen: „Das sind Überlegungen im Anfangsstadium."

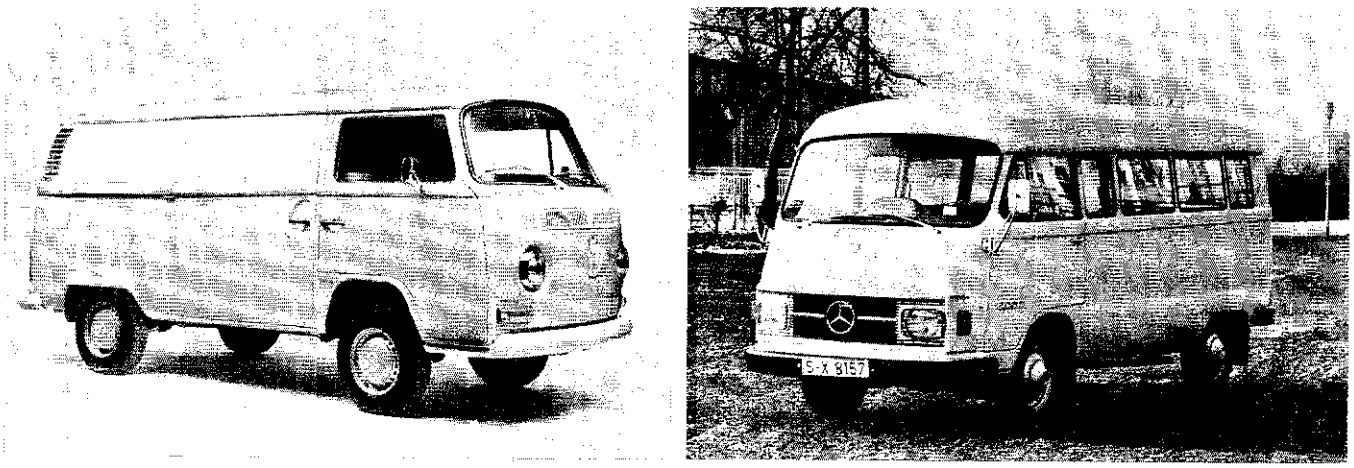
Dennoch räumt Schmidt ein: „Das Programm von Hanomag und VW grenzt stark aneinander." In der Tat baut Daimler-Benz in seinen Werken Wörth und Gaggenau mittlere und schwere Lastwagen von fünf bis 26 Tonnen, in Bremen und Hamburg-Harburg Leicht-Lkw von zwei bis vier Tonnen. Nach unten könnte sich daran nahtlos das VW-Programm anschließen. Dann wären die beiden Marktgiganten in der angenehmen Lage, für ihre beiden weitverzweigten Händlernetze ein Komplett-Programm zu haben: vom VW-Bus bis zum Schwerlaster.

Mit der Transporter-Ehe der beiden Konzerne käme Zahn seinem Ziel, keinen zusätzlichen Wettbewerber auf dem Lastwagen-Markt zu dulden, ein weiteres Stück näher. Schon 1968, als in die Vorstandsetagen der Stuttgarter Nobelfirma das Gerücht drang, der gefürchtete Konkurrent Fiat in Turin wolle die Lkw-Produktion des Krupp-Konzerns an sich reißen, stieg der Daimler-Chef ohne Rücksicht auf den Preis in das Geschäft ein. Freut sich heute Deutschlands Fiat-Vorstand Werner Perino: „Wir wollten Krupp gar nicht."

Mit VW findet Zahn einen Partner, der die Beschäftigung des Daimler-Werkes im Norden sichern und wachsende Schwierigkeiten mit zu großen Kapazitäten beseitigen könnte. Denn für den Daimler-Marktanteil von 15 Prozent in der Transporter-Klasse sind die Anlagen noch zu groß, zumal auch Daimlers andere Lkw-Werke nicht voll beschäftigt sind.

Als vor kurzem das Bundeskartellamt in Berlin durch Indiskretionen von dem geplanten Bündnis erfuhr, schreckten die Kartelljuristen auf. Doch die Berliner Konzentrationswächter sind gegen einen solchen Pakt machtlos. Längst schon haben nämlich Deutschlands Industrielle erkannt, daß sich Märkte auch ohne Fusionen aufteilen und beherrschen lassen: Durch Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft umgehen sie die Fusion und brauchen somit die Kartell-Beamten nicht zu fürchten.

VW-Chef Leiding bekannte denn auch nach einem vertraulichen Gespräch mit Daimlers Zahn offen: „Wir beide sind uns völlig einig, daß wir die Gemeinsamkeiten ein bißchen ausbauen werden."



Kleintransporter von VW, Daimler-Benz: „Eigenbrötelei ist nun wirklich überholt"