

Erben, die Geschäftspolitik bei Dornier auch künftig zu blockieren. Wann immer einer aus der Sippe die „gewachsenen Strukturen“ bedroht sieht, kann er klagen.

Nachdem Einzelheiten des Vertrags bekannt wurden, schimpfte ein Daimler-Benz-Aufsichtsrat: „Nun haben wir Dornier zum zweitenmal gekauft, aber die Firma gehört uns noch immer nicht.“

In der Stuttgarter Zentrale begann das Rätselraten darüber, warum Liener einen solchen Vertrag unterschrieben hat. Die Juristen des Konzerns mußten sich vorwerfen lassen, sie hätten schlampig gearbeitet. Völlig zu Unrecht, wie einer der Rechtsexperten inzwischen verrät: „Wir haben Herrn Liener dringend abgeraten, dieses Papier zu akzeptieren.“

Noch heute kann oder will niemand erklären, warum der Finanzvorstand den Dornier-Vertrag dennoch unterzeichnete.

Die Kette der Merkwürdigkeiten war damit noch nicht beendet. Martine Dornier-Tiefenthaler, mit der Reuter und Liener doch so heftig im Clinch gelegen hatten, zog zur Überraschung vieler in den Aufsichtsrat von Mercedes-Benz ein. Dort sitzt sie seitdem einträchtig neben Edzard Reuter. Die beiden duzen sich inzwischen.

Während der Verhandlungen mit Reuter und Liener muß der Rechtsanwältin noch ein weiteres Kunststück gelungen sein. Der Daimler-Chef stellte ihr in Aussicht, daß der Konzern sich mit 20 Prozent an einer kleinen Privatfirma beteiligt, die ein Wasserflugzeug namens „Seastar“ entwickelt. Das Unternehmen gehört Martines Ehemann Conrado.

Experten bei der Daimler-Tochter Deutsche Aerospace halten nicht viel von dem Wasserjet. Sie müssen Reuter wohl überzeugt haben, daß ein solches Flugzeug kaum Chancen hat. Die Beteiligung kam nie zustande.

Anfang Juni erwies Daimler-Benz der kleinen Firma aber eine andere Gefälligkeit. Der Stuttgarter Konzern übernahm die Bürgschaft für einen Kredit des Seastar-Unternehmens bei der Privatbank Reuschel & Co. in Höhe von rund 18,5 Millionen Mark. Die Firma hatte zu dieser Zeit nur noch eine geringe Lebenserwartung. Gut einen Monat später mußte sie Konkurs anmelden.

Warum Daimler-Benz die Bürgschaft in dieser Phase noch übernahm, erklärt Martine Dornier-Tiefenthaler so: Nachdem Daimler sich nicht an dem Seastar-Unternehmen beteiligt habe, müsse Konzern-Chef Reuter wohl „ein schlechtes Gewissen“ geplagt haben.

Gewissenlosigkeit wird Edzard Reuter sicher niemand vorwerfen. Äußerst zweifelhaft aber erscheint, daß der Konzern-Lenker aus Wissensgründen mal eben eine 18,5-Millionen-Bürgschaft für eine marode Firma übernimmt. Seine Aktionäre hätten für solche Aktionen sicher wenig Verständnis.

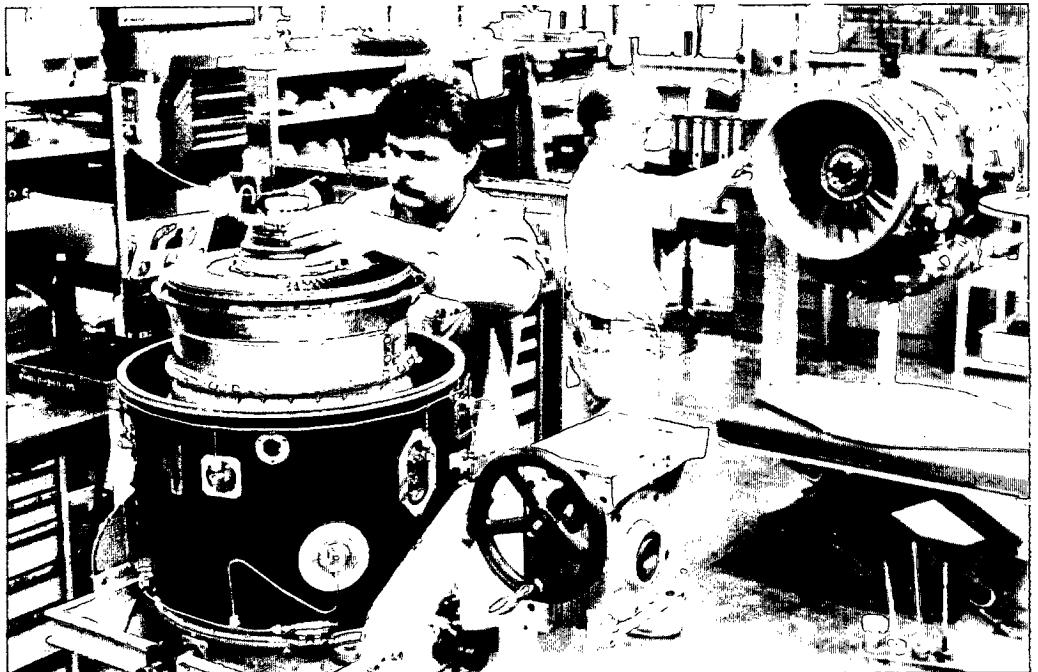
Auf der nächsten Hauptversammlung von Daimler-Benz wird die dubiose Bürgschaft sicher Anlaß für einige Fragen an den Konzernlenker und dessen

Luffahrt

Für zwei viel zu klein

BMW will zusammen mit Rolls-Royce ein Triebwerk für Regionaljets bauen. Zahlt sich die Milliarden-Investition aus?

Auf den internationalen Automobil-Ausstellungen in Genf, Frankfurt oder Tokio war Eberhard von Kuenheim immer zu finden. Der Auftritt in der Glitzerwelt neuer Modelle war für den Chef der Bayerischen Motoren Werke Pflicht und Vergnügen. Auf



Triebwerk-Wartung bei BMW Rolls-Royce*: Millionen fürs Know-how

Finanzvorstand sein. Die beiden werden ihren Aktionären dann wahrscheinlich ein weiteres Geschäft mit der Familie Dornier erklären müssen. Wenn Silvius Dornier mit seiner Klage gegen den Verkauf des Werks Neuaußing Erfolg hat, müssen die Daimler-Manager einen dritten Vertrag mit der streitbaren Familie aushandeln.

Daimler-Benz kann die Neuordnung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie nicht davon abhängig machen, ob die Dornier-Erben mal wieder Einspruch erheben. Reuter bleibt keine Wahl: Er muß den Minderheitsgesellschaftern die Blockade-Möglichkeiten abhandeln. Und das wird sicher nicht ganz billig.

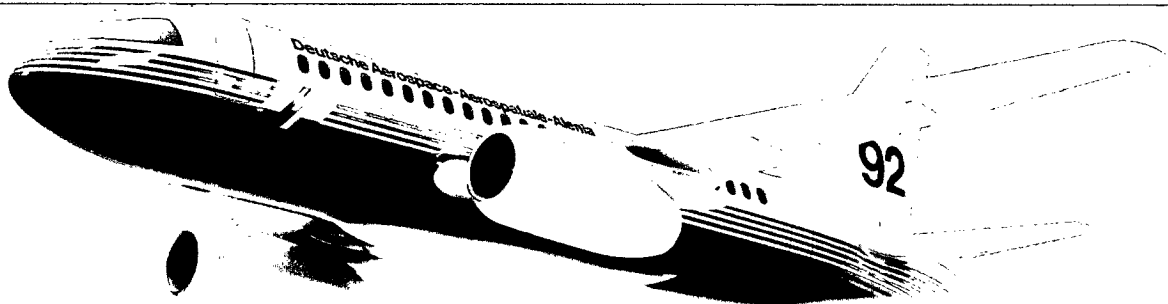
Dornier-Betriebsrat Oscar Pauli weiß genau, was auf den Stuttgarter Konzern zukommt: „Daimler muß Dornier nun zum drittenmal kaufen.“

der Pariser Luftfahrtmesse erschien er in diesem Jahr zum ersten Mal.

Doch es war für ihn offenbar die reine Routine. Von Kuenheim besichtigte die Ausstellungsräume in Le Bourget, plauderte mit den Vertretern der Hersteller und dinierte mit den Chefs der Luftfahrt- und Raumfahrtindustrie. Er schwärmte von den „Zukunftschancen“ der Branche.

Diese Chancen will auch von Kuenheim nutzen. Im vergangenen Jahr erwarb BMW für 100 Millionen Mark die KHD Luftfahrttechnik in Oberursel und brachte sie in ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem britischen Triebwerkhersteller Rolls-Royce ein. Obendrein zahlten die Deutschen ein paar hundert Millionen Mark, damit Rolls-Royce der neuen Firma Know-how und Fertigungs-

* In Oberursel.



Dasa-Regionaljet (Modell): Ein Triebwerk aus dem Haus des Konkurrenten?

aufträge überläßt. Die Bayerischen Motoren Werke, deren Firmenemblem einen rotierenden Propeller darstellt, hatten 1916 als Flugmotorenpionier begonnen und 1944 das erste Serien-Strahltriebwerk der Welt gebaut. Mit Hilfe der Briten will von Kuenheim nun an die glorreichen Zeiten anknüpfen. Die Firma BMW Rolls-Royce AeroEngines soll der „führende europäische Hersteller“ von Triebwerken für Verkehrsflugzeuge werden.

Briten und Deutsche wollen eine neue Generation von Triebwerken entwickeln, die besonders leise, sauber und effizient sind. Die geplante „BR 700 Familie“ wird das veraltete Tay-Programm von Rolls-Royce ablösen, das Aggregate mit einem Schub von 14 000 bis 20 000 Pfund anbot. Triebwerke dieser Größenordnung treiben Verkehrsflugzeuge wie die Fokker 100 oder Business-Jets wie Gulfstream an.

Im BMW-Entwicklungszentrum im bayerischen Lohhof sind bereits etwa 80 Ingenieure damit beschäftigt, das Kernstück des Aggregats zu entwickeln. Einige der Antriebsspezialisten hat Entwicklungschef Günter Kappler in der Nachbarschaft – bei der zum Daimler-Konzern gehörenden MTU – abgeworben, andere kommen von Rolls-Royce.

In zwei Jahren soll das Triebwerk auf dem Prüfstand laufen. Der allerdings wird nicht in Lohhof stehen, sondern in einer neuen Fabrik, die in Dahlewitz bei Berlin gebaut wird. Dort sollen von 1996 an etwa 1000 Techniker die ersten Triebwerke der neuen Serie fertigen. In Dahlewitz, ehemals DDR, erwarten die BMW-Manager Investitionshilfen und Steuervorteile.

Von Kuenheims Leute drücken aufs Tempo: Das Triebwerk soll fertig sein, wenn die von verschiedenen Herstellern geplanten Regionaljets mit etwa 100 Sitzen auf den Markt kommen. Albert Schneider, Chef der deutsch-britischen Gemeinschaftsfirma, rechnet damit, daß allein von 1996 bis zum Jahr 2003 etwa 1300 Flugzeuge dieser Klasse mit Motoren ausgestattet werden müssen.

Der ehemalige BMW-Manager weiß allerdings auch, daß seine Firma nicht der einzige Anbieter von passenden Aggre-



BMW-Manager von Kuenheim
An glorreiche Zeiten anknüpfen

gaten sein wird. Der härteste Konkurrent ist die Münchner MTU, die ebenfalls schon mit den Vorarbeiten für ein neues Triebwerk, genannt RTF 180, begonnen hat. Der amerikanische MTU-Partner Pratt & Whitney will den Deutschen bei diesem Motor erstmals die Systemführung überlassen.

Die MTU-Ingenieure sind allerdings nicht nur aus diesem Grund besonders motiviert. Die Münchner Triebwerkbauer strengen sich auch deswegen mächtig an, weil der größte Abnehmer für das RTF 180 vermutlich der von der Daimler-Holding Dasa geplante Regionaljet sein wird – also ein Flugzeug aus dem eigenen Konzern. Das wird das Geschäft für von Kuenheim nicht leichter machen. Doch der BMW-Chef hatte klar erkannt, daß der Pakt mit den Briten die letzte Chance für sein Unternehmen war, nach mehr als 20 Jahren Pause in das Geschäft mit Flugmotoren zurückzukehren.

Die Kosten für die Entwicklung von Triebwerken sind so hoch, daß nur noch wenige internationale Konsortien in der Lage sind, auf den heißumkämpften Märkten mitzuhalten. Doch die beiden Marktführer haben bereits feste Partner, die US-Firma General Electric hat sich mit der französischen Snecma verbündet, Pratt & Whitney mit der deutschen MTU. Nur Rolls-Royce, der Branchen-Dritte, suchte noch einen Kompagnon.

Die Briten brauchten Geld, um ihr Spitzenprodukt Trent, ein Triebwerk für Großraumflugzeuge, zu entwickeln. Im Gegenzug verschaffen sie BMW den Einstieg in den Markt der kleineren Triebwerke, den Rolls-Royce mit einem Anteil von 75 Prozent beherrscht.

Branchenkenner sind skeptisch, ob von Kuenheims Rechnung aufgeht. Das Geschäft mit Flugzeugantrieben ist überaus riskant. Die Hersteller hängen auf Gedeih und Verderb vom Erfolg der Flug-

zeugmuster ab, für die sie ihre Motoren auslegen. Nur wenn das Flugzeug ein Bestseller ist, kommt auch der Triebwerklieferant auf seine Kosten.

Überdies hat sich BMW mit Rolls-Royce einen Partner ausgesucht, der seit einiger Zeit mit Schwierigkeiten kämpft. Die Triebwerkfirma, die mit dem gleichnamigen Autohersteller nichts mehr zu tun hat, muß mindestens 6000 Leute entlassen; für die 34 000 Beschäftigten wollte Rolls-Royce einen Lohnstopp durchsetzen. „Wer ist Rolls-Royce?“ fragen denn auch die Daimler-Manager süffisant, wenn es um die Beteiligungspolitik ihres Konkurrenten BMW geht.

Offen ist auch, ob BMW genügend finanzielle Reserven für sein neues Unternehmen hat. Die Autofirma wird insgesamt etwa zwei Milliarden Mark in das Triebwerkunternehmen stecken müssen, doch es kann 15 Jahre dauern, bis die Gewinnschwelle erreicht ist.

Daimlers Luftfahrtmanager Jürgen Schrempf, als Dasa-Chef auch für die MTU zuständig, glaubt denn auch, daß der Markt für zwei Hersteller in der Schubklasse bis 20 000 Pfund viel zu klein ist. BMW-Rolls-Royce-Chef Schneider sieht es genauso.

Zu einer Schlußfolgerung hat die gemeinsame Erkenntnis noch nicht geführt: Bisher ist keiner von beiden bereit, auf sein Vorhaben zu verzichten. ◀