

VEB Daimler-Benz

DIETMAR HAWRANEK

Edzard Reuter, der Chef von Daimler-Benz, hatte eine große Vision: Einen Konzern wollte er bauen, dessen Autosparte von der in den übrigen Firmen-Teilen versammelten Hochtechnologie profitiert; ein Firmen-Imperium, dessen Luft- und Raumfahrtgeschäft das Unternehmen ins neue Jahrtausend trägt. Die neuen Sparten sollten für Umsatz und Gewinn sorgen, wenn Städte und Autobahnen keine zusätzlichen Fahrzeuge mehr verkraften.

Was nahm der Daimler-Chef nicht alles auf sich, um sein Ziel zu erreichen. Zickige Dornier-Erben nervten ihn, und besserwisserische Abgeordnete hielten ihm vor, die Wettbewerbsordnung zu beschädigen. Das Heiligste bei Mercedes, der gute Ruf des Sterns, wurde ramponiert und das Stammgeschäft mit Automobilen vernachlässigt. Zwei Jahre lang mußte Reuter pokern, bis er den Luft-, Raumfahrt- und Rüstungs-Konzern MBB übernehmen konnte.

Nun ist es geschafft, noch nicht mal zwei Monate gehört MBB zum großen Daimler-Reich – und schon erweist sich, daß der neue Geschäftszweig nichts als Ärger einbringt.

Man mag Reuter abnehmen, daß er sich persönlich über jedes Schritchen Abrüstung freut. Doch wer MBB kaufte – ein Unternehmen, das fast die Hälfte des Geschäfts mit Waffen aller Art macht –, der konnte nicht auf globale Entspannung setzen. Dessen Kalkulationsgrundlage war die Überzeugung, daß die Militärs künftig nicht weniger, sondern mehr bestellen. Wenn atomar abgerüstet wird, so steht es in einer „Geschäftsfeldstrategie“ des Konzerns, wachse der Bedarf an konventionellen Waffen.

Doch nach den Sowjets haben inzwischen auch die Amerikaner erkannt, daß die Rüstungsausgaben nicht mehr wie bislang inschier Grenzenlose steigen können. US-Verteidigungsminister Cheney will bis Mitte der neunziger Jahre 180 Milliarden Dollar einsparen.

In Wien wird, erstmals seit Ende des Zweiten Weltkriegs, mit guter Aussicht auf Erfolg über weniger Panzer und Flugzeuge verhandelt. Und die FDP empfahl nun gar, auf den Jäger 90 zu verzichten.

Das hatte sich Reuter anders vorgestellt. Bonns Engagement beim Jäger 90, einem 100-Milliarden-Projekt, war eine seiner Bedingungen für den Kauf

von MBB. Verständlich: Wird das Kampfflugzeug nicht gebaut, dann sind im Daimler-Konzern rund 10 000 Menschen ohne Arbeit.

Was nun? Ganz schnell müssen die Daimler-Manager umdenken. Bis vor kurzem noch sausten sie in Europa und Amerika rum, auf der Suche nach weiteren Firmen für ihre Aerospace-Sparte. In Europa wurden sie fündig, sie kauften sich bei der französischen Rüstungsfirma Matra ein.

Ein Schnäppchen, das gegenwärtig in den USA zu machen ist, werden sie sich nun vielleicht entgehen lassen. Ford bietet dort seine komplette Rüstungssparte zum Kauf an. Das Militärgeschäft, so glauben die US-Manager, bietet künftig keine Aussichten auf wachsende Gewinne mehr.

Statt weitere Aerospace-Firmen einzusacken, müssen sich die schwäbischen Konzernmanager – einst beneidet wegen der feinen Autos und der exquisiten Gewinne, die sie auf Märkten mit harter privater Konkurrenz einfuhren – in einer ganz ungewohnten Disziplin bewähren: Sie treten als Bittsteller des Staates auf.

Zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt hat Edzard Reuter sich offenkundig ins Waffengeschäft eingeklinkt. Früher, wenn das Militärgeschäft ins Stocken geriet, da zogen Generäle die Bedrohungs-Szenarien aus den Schubladen, und neue Aufträge gingen ein. Heute funktioniert das alte Spiel nicht mehr.

So bittet Daimler-Benz denn auch in Bonn nicht darum, fröhlich weiter zu rüsten. Das wäre aussichtslos. Die Daimler-Variante lautet: Der Staat soll dem Konzern bei der Umstellung der militärischen auf die zivile Produktion helfen und möglichst noch sagen, für welche Produkte nun Bedarf besteht.

Daimler-Benz ein VEB, dem die Regierung vorschreiben muß, was er produziert, und dem sie auch noch das nötige Geld gibt?

Edzard Reuter hat es wirklich schwer in dieser entspannungsduseligen Zeit. Der sonst so kühle Konzernstrategie verfällt nun recht kühnen Gedanken. Seine Deutsche Aerospace, verriet er vergangene Woche in einem Interview, könnte vielleicht gemeinsam mit DDR-Unternehmen „Weltraumprojekte entwickeln“.

Wenn es das ist, worauf die Wirtschaft im anderen Deutschland gewartet hat – guten Flug.

kapitalistischen Westen hatte das DDR-Außenhandelsministerium eine Sondergenehmigung erteilt.

Solche Hilfsaktionen der West-Gewerkschaften geschehen keineswegs aus purer Nächstenliebe. Die Ost-Gewerkschaften sollen, mit westlicher Unterstützung, stark gemacht werden, damit sie ordentliche Löhne durchdrücken können.

Dann ist die Gefahr geringer, daß die DDR-Arbeitnehmer zu Dumping-Löhnen im Westen arbeiten – und Steinkühlers Gefolgschaft die Preise verderben.

Ölindustrie

Russisches Roulette

Der Kapitän des Tankers „Exxon Valdez“ muß sich vor Gericht verantworten. Doch schuld an dem Unfall und seinen Folgen ist auch die Ölindustrie.

Exxon-Chef Lawrence G. Rawl, 61, gilt als verschlossen und publikumsscheu. Doch vor einem Ausschuß des US-Senats, der sich mit dem Unfall des Supertankers „Exxon Valdez“ im Golf von Alaska am 24. März 1989 beschäftigte, war der Ölboß plötzlich ganz offen: „Uns war lange klar, daß der Kapitän ein Alkoholproblem hatte.“

Anfang nächster Woche steht der Mann mit dem Alkoholproblem, „Exxon Valdez“-Kapitän Joseph Hazelwood, 43, in Anchorage vor Gericht: angeklagt wegen Trunkenheit und Fahrlässigkeit beim Führen eines Schiffes; angeklagt auch wegen Nachlässigkeiten am Unfallort. Dort lösten acht aufgerissene Tanks im Schiffsrumpf das größte Umweltdesaster der Meere aus.

Ob dem Kapitän die Alleinschuld an dem Skandal anzulasten ist, wie Arbeitgeber Exxon es gern hätte, steht allerdings dahin. Im Schrank des Alaska-Gouverneurs Steve Cowper liegt ein Bericht, der den im Lande tätigen Ölkonzernen vorwirft, die einst scharfen Umwelt- und Kontrollvorschriften des Staates zur Verbesserung der Ertragslage unterlaufen zu haben. Zudem, so der Bericht, habe die Ölindustrie die für Sicherheit auf See zuständige Coast Guard, eine US-Bundesbehörde, in ihre Kumpagnei hineingezogen. „Ein Kartell programmierter Laxheit“, schimpft ein Mitarbeiter des Gouverneurs.

Tatsächlich praktizierte vor allem die Exxon Corporation, größter Ölkonzern und drittgrößtes Wirtschaftsunternehmen der Welt, seit 1982 ein Sparprogramm, ohne das die Katastrophe im