

DDR-Unternehmen

Einfach geschafft

Ganz groß wollte Mercedes-Benz in die ostdeutsche Lkw-Industrie einsteigen. Übrig geblieben ist ein bescheidenes Alibi-Projekt.

Langsam und beschaulich wächst zwischen den Hunderten von Fahrerhäusern des L 60 das Gras empor. Die nostalgisch rundlichen Blechgehäuse für die Laster aus dem Ifa-Automobilwerk Ludwigsfelde liegen in langen Reihen ungeschützt im märkischen Sand. Zwischen den Werkhallen des

chen und Regionen sind praktisch platt gemacht und quasi pleite.

Sie haben die D-Mark, sie haben die Marktwirtschaft, nur einen Markt haben sie nicht mehr. Wie ein Fluch hängt den Erzeugnissen aus der Noch-DDR die Vergangenheit an. „Es ist mir unverständlich“, klagt Heinzmann, „daß so eine Antipathie gegen DDR-Produkte eingetreten ist.“

„Wie ein Kartenhaus“, sagt der Vorsitzende der Betriebsgewerkschaft in Ludwigsfelde, Fred Rummler, bricht nun alles zusammen. Das Hauptwerk des ehemaligen Kombinats ist „an den Grenzen der Illiquidität“. Die früheren Bruderbetriebe engagieren westdeutsche Anwälte, drohen mit Mahnverfahren und Konkursanträgen. Es ist wohl hauptsächlich der unbeholfenen DDR-Justiz zu



Fahrerhäuser für Ifa-Laster: „Freier Fall in die Marktwirtschaft“

einstigen Kombinats für Nutzkraftwagen im Süden von Berlin wächst mit dem Gras nur noch die Zahl der unverkauften Lkw.

Im ersten Halbjahr 1990 hatte Ifa von 9000 produzierten Fahrzeugen noch 5117 abgesetzt. Im Juli, nach der Währungsunion, wurde Ifa-Chef Lothar Heinzmann – „da stockt der Schreiber“ – noch ganze 72 Stück los. Für August hat er etwa 100 Bestellungen. Niemand in Ludwigsfelde habe sich vorstellen können, sagt der Geschäftsführer, daß „wir senkrecht runterfallen“.

Beim freien Fall in die Marktwirtschaft befinden sich die Ludwigsfelder in bester sozialistischer Gesellschaft. Nahezu alles, was einst den Stolz der DDR-Wirtschaft ausmachte, stürzt seit dem 1. Juli steil abwärts. Die Kollegen von Robotron und Narva, die von Buna und in Leuna, beim Kali und Trabi – ganze Bran-

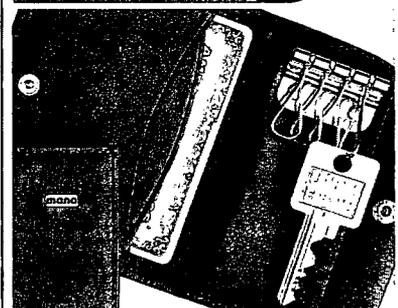
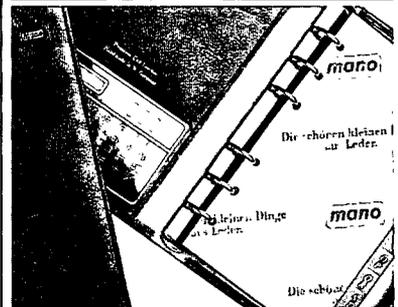
verdanken, daß noch nichts gerichtsmäßig geworden ist.

„Da gab es nur einen alten Gerichtsschreiber“, berichtet Hans Boeck von den Ifa-Motorenwerken in Nordhausen, „der sich noch an das Wort Konkurs erinnerte.“ Rund 80 Millionen Mark hat der Hersteller der Lkw-Motoren vom Automobilwerk Ludwigsfelde zu bekommen. Doch der ehemalige Genosse Heinzmann konnte im Juli gerade noch die Löhne für seine eigenen Leute bezahlen.

Viele seiner Zulieferer wollen wegen der Zahlungsschwierigkeiten des Werks keine Teile mehr abgeben; doch das macht sie auch nicht zahlungskräftiger. Die Welle schwappt so immer höher und weiter durch das Land.

Mehr als 400 Millionen Mark hatte Heinzmann im Juli bei der Treuhandan-

VISION

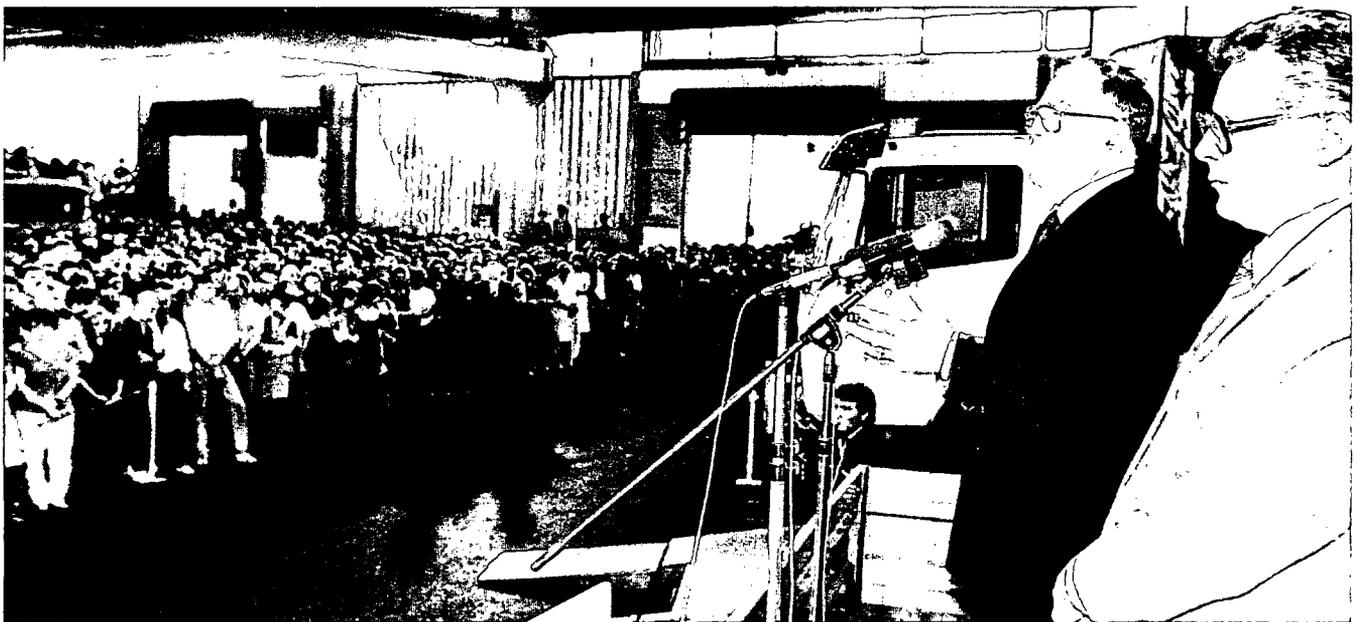


Persönliche Leder-
accessoires für
moderne Menschen.



Die schönen kleinen Dinge
aus Leder.

Depots bei führenden
Lederwarenfachgeschäften und -abteilungen.
Bezugsquellennachweis: mano-Lederwaren,
P. 101363, 6050 Offenbach, Fax: 069/831003.



Mercedes-Chef Niefer (2.v.r.) in Ludwigsfelde, Ifa-Mitarbeiter: „Wir haben einfach geschafft“

stalt als Liquiditätshilfe beantragt. Er bekam nicht einmal die üblichen 41 Prozent der Summe, auf die Berlin generell alle Anforderungen der Betriebe gekürzt hatte.

Wegen eines Fehlers beim Ausfüllen der Formulare schickte die Treuhand nur 53,4 Millionen Mark. Anfang August waren die Papiere endlich in Ordnung, die Restsumme überwiesen. Zur Besänftigung der Lieferanten verteilt Heinzmann nun hier ein Milliönchen, da ein Milliönchen. Alle Schulden kann er „bei weitem zahlen“.

Dabei war doch alles so schön geplant. Schon vor der Wende, auf der Frankfurter Automobilausstellung im vergangenen Herbst, hatte Heinzmann, damals noch Generaldirektor des Ifa-Kombinats, Kontakte zu Mercedes-Benz angebahnt.

Der Stuttgarter Konzern hat alte Bande mit Ludwigsfelde. 1936 hatte Daimler bei dem Dörfchen in der Genshagener Heide ein Flugzeugmotorenwerk errichtet. Während des Kriegs bauten dort an die 10 000 Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge Motoren für Kampfmaschinen. Aus dem Rüstungsbetrieb wurde dann nach wechselvoller Produktionsgeschichte 1965 ein Lkw-Werk.

Im Frühjahr 1990 konnten die neuen Partner dort eines der ersten großen Gemeinschaftsunternehmen deutsch-deutscher Nation verkünden. Am 12. März – gerade rechtzeitig zur ersten freien DDR-Wahl – wurde ein hoffnungsfrohes „Memorandum of Understanding“ zwischen Ifa und der Mercedes-Benz AG unterzeichnet.

Konkreter Kern des Verständigungspapiers war die gemeinsame Entwicklung eines Lkw mit der Typenbezeichnung „1318“. Mercedes sollte das mo-

dern gestaltete Fahrerhaus liefern. Chassis, Motor und Getriebe waren eine leicht verbesserte Version des Ifa-Modells L 60.

Die Laster-Vereinigung setzte in Ludwigsfelde und den verbundenen Werken eine ungeahnte Arbeitswut frei. In Rekordzeit war ein Prototyp fertig. Am 3. Mai kletterte Mercedes-Chef Werner Niefer im Ifa-Werk auf den ersten 1318 und lobte die preußisch-schwäbischen Tugenden: „Wir haben nicht geschwätzt, wenig Papier gemacht, sondern einfach geschafft.“

Wie alle Mercedes-Partner weltweit werde auch Ifa eine erfolgreiche Firma, versprach der Stuttgarter: „Ich werde keine Ruhe geben, bis wir diesen Zustand hier bei Ihnen haben.“



Ifa-Manager Boeck
„Fast vom Stuhl runtergezogen“

In den Werken erschienen fortan zahllose Experten aus Stuttgart. Sie prüften die Bücher, inspizierten die Maschinen und ließen Löcher in den Hallenboden bohren, um zu sehen, wie weit das Schmieröl in den Untergrund gesickert war.

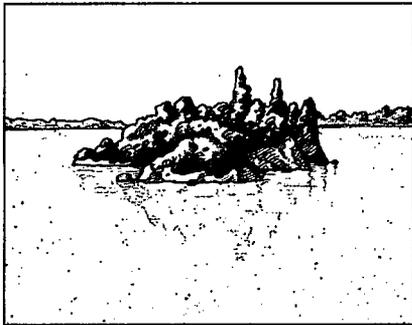
Vor den neuen Freunden aus dem Westen blieb nichts verborgen. Es war „eine totale Offenbarung“, sagt Geschäftsführer Boeck von den Nordhausener Motorenwerken. Die Partner im Osten wähten nichts Böses. Das innige Interesse an ihren Werken werteten sie als Ausdruck ernster Absichten für eine echte Bindung.

Der Schock kam am 18. Juli. Der ehemalige Generaldirektor des Ifa-Kombinats, das sich inzwischen in über 50 GmbH umgewandelt hatte, eröffnete den Führungskadern bei einer Sitzung in Ludwigsfelde, daß sich die Mercedes-Benz AG an das „Memorandum of Understanding“ nicht mehr gebunden fühle. Der gemeinsame Laster 1318 werde nicht gebaut. Statt dessen solle in Ludwigsfelde ein leichter Mercedes-Lkw der Baureihe LN 2 montiert werden.

Im Klartext hieß das: Für die einstmalig 26 Betriebe des Kombinats mit 55 000 Beschäftigten blieb von der Kooperation mit Mercedes nichts mehr übrig. Schlimmer noch: Weil die Produktion der Ifa-Laster in Ludwigsfelde zugunsten eines Mercedes-Lkw schnellstens eingestellt wird, haben die übrigen Ifa-Betriebe auch als Zulieferer für die alten DDR-Typen keine Hoffnung mehr. Denn die Teile für die LN-2-Montage kommen komplett aus dem Westen.

Besonders übel behandelt fühlten sich die Motorenwerker in Nordhausen und die Getriebehersteller in Brandenburg:

Das Qualitätsbündnis ausgewählter
Fachhändler für anspruchsvolle
Datenkommunikations-Systeme.



Ein mythischer Name wird zu einem
neuen Symbol. Für DV-Konzepte auf
höchstem Qualitätsniveau. Bundesweit.

Essen (02 01) 79 00 95

Hamburg, Kiel (0 40) 23 60 03 - 0

Karlsruhe, Freiburg (07 21) 55 80 04

Ludwigsburg (0 71 41) 4 10 83

München (0 89) 27 29 18 - 00

Nürnberg (09 11) 32 76 66

Reutlingen, Pfullendorf (0 71 21) 27 00 91

Ulm (07 31) 96 40 - 00

Zentrale Deutschland (0 89) 27 29 18 - 01

Sie waren von Daimler ausdrücklich in die Kooperation eingebunden. „Den Boeck hat es fast vom Stuhl runtergezogen“, erinnert sich ein Kollege an die Reaktion des Nordhausener Geschäftsführers.

Die Entscheidung, an einem Freitag den 13. in Stuttgart gefällt, war aus Sicht der kühl kalkulierenden Mercedes-Manager unvermeidlich. Der Binnenmarkt für DDR-Produkte war nach der Einführung der D-Mark zusammengebrochen. Der Export der Ifa-Laster in die einstigen Bruderländer wie China oder Sowjetunion stockt.

Dort sind die beiden Typen W 50 und L 60 durchaus noch gefragt. Doch es fehlt an Devisen. Gleichzeitig gab es keine „Exportstützung“ mehr. Diese Subvention deckte die Verluste aus zu hohen Produktionskosten und zu niedrigen Ausführpreisen.

Sogar nach erheblichen Rationalisierungen, so hatten die Daimler-Manager inzwischen erkannt, liegen die Kosten für die beiden alten Ifa-Typen pro Stück mit 70 000 bis 80 000 Mark über den neuen Verkaufspreisen von 30 000 bis 45 000 D-Mark. Auch der geplante Gemeinschaftslaster 1318 wäre ein Verlustgeschäft geworden, selbst wenn das Absatzziel erreicht worden wäre.

„Ich war sehr überrascht, daß es einfach keinen Markt für DDR-Produkte gab“, meint der für Nutzfahrzeuge zuständige Daimler-Vorstand Helmut Werner nun. Die Abneigung der Kundschaft hat einiges mit dem Produkt zu tun. Der L 60 war zunächst nämlich als Armeelaster für den Wüstenkrieg ausgelegt worden. Die DDR wollte mit dem Lkw das große Exportgeschäft mit dem Irak machen.

Doch die volkseigene Produktion rollte zu langsam an. Der Krieg zwischen Iran und Irak war beendet, als die ersten L 60 fertig waren. So kamen die Trucker in der DDR zu einem geländegängigen Lieferwagen mit Allradantrieb. Die Ladefläche ist so hoch, daß man müheles kleinere Flußläufe durchqueren kann.

Nur zu gern hatten sich wohl viele Ifa-Werker an die Illusion geklammert, dieses Fahrzeug werde sich schon verkaufen, wenn nur irgendwo ein Mercedes-Stern dran strahlt. „Aber bloß weil der Rückspiegel an der Ampel nicht so wak-



Lkw-Montage in Ludwigsfelde
Nach der Prüfung der Schock

kelt wie beim Vorgänger“, weiß nun auch ein Ifa-Manager, erreicht das Fahrzeug noch lange nicht den Fahrkomfort westlicher Modelle.

Von dem großspurigen Gemeinschaftsunternehmen bleibt nun nicht mehr als eine verlängerte Werkbank in Ludwigsfelde. Und da werden sehr viel weniger Arbeitskräfte gebraucht als jetzt.

Von 8334 Beschäftigten Ende Juni will Heinzmann bis Ende des Jahres nur noch 3150 behalten. Etwa die Hälfte des Personalabbaus sollen die Ausgliederung von Betriebsteilen wie Schmiede oder Preßwerk, Vorruhestandsregelungen und die Kündigung ausländischer Arbeitnehmer bringen. 2514 Ifa-Werker werden für andere Berufe umgeschult und beziehen noch bis Mitte nächsten Jahres Kurzarbeiter-Geld.

600 bis 700 von ihnen bietet Mercedes-Benz befristete Arbeitsverträge im Westen an. In den bundesdeutschen Lkw-Werken des Konzerns ist die Geschäftslage bestens, auch dank der steigenden Nachfrage aus der DDR.

In den anderen Betrieben des einstigen Ifa-Kombinats wird nun nach und nach „die Mütze über die Ohren gezogen“, wie Bertold Pavel vom Brandenburger Getriebewerk es ausdrückt.

Pavel hofft, von seinen 2536 Leuten eine Kernmannschaft von 1700 Mann halten zu können. Nach dem „Zusam-

menbruch mit Mercedes-Benz“ hat er alte Kontakte zum Getriebehersteller ZF in Friedrichshafen wiederaufgenommen. An 30 Getriebebauteilen müssen die Brandenburger jetzt erst mal beweisen, ob sie die Qualitätsforderungen der Westdeutschen erfüllen können.

Noch schlimmer hat die „Mercedes-Misere“ (Boeck) das Motorenwerk in Nordhausen getroffen. „Wie eine heiße Kartoffel“ fühlt sich Geschäftsführer Boeck fallen gelassen.

Sein Werk ist mit Investitionen von 800 Millionen Mark in den letzten Jahren technisch fast auf Westniveau hochgerüstet worden. Doch der überwiegende Teil der Transferstraßen und Maschinen ist nur für die Produktion der Ifa-Motoren ausgelegt, für die nun kaum noch Bedarf besteht.

Bis nach China ist sein Kollege Edwin Erben schon unterwegs gewesen, um Abnehmer für die Motoren aufzutreiben. Doch für die rund 3000 Beschäftigten kann Boeck der Treuhänder im August „keine Arbeit nachweisen“.

Einzig ein zweirädriger „Hochleistungshandwagen“ aus Nordhausen erfreut sich unerwarteter Nachfrage. Wider Willen mußte das Motorenwerk den „Unifix“ einst ins Programm aufnehmen, um die vom Plan vorgeschriebene Quote an Konsumgütern zu erfüllen. Nun bringt das realsozialistische Ziehwägelchen dringend benötigtes Geld in die Kasse.

Vor kurzem erschien an einem Freitag nachmittag ein westdeutscher Händler. Er brachte 40 000 Mark im Koffer mit und verlangte auf einen Schlag 1000 Stück. Fast wäre das Geschäft geplatzt, weil der zuständige Verkäufer soviel Bargeld übers Wochenende gar nicht in der Kasse unterbringen konnte.

Computer

Schnelles Baby

Während die Computerbranche stagniert, hat ein junges US-Unternehmen mit Massenspeichern für tragbare PCs beispiellosen Erfolg.

Finis Conner, 48, ist immer auf dem Sprung. Mobilität läßt sich der flotte Unternehmer etwas kosten. Morgens fliegt er zur Arbeit. Mit dem Privatflugzeug pendelt er zwischen seinem kalifornischen Wohnort Monterey und dem rund 100 Kilometer entfernten San Jose.

Dort, am Rande des Silicon Valley, liegt das futuristische Hauptquartier seiner Firma Conner Peripherals, die Massenspeicher für tragbare Computer herstellt. 1986 gegründet, gilt sie als „heißester Tip unter den Newcomern“ (so das US-Wirtschaftsmagazin *Fortune*): Conner Peripherals ist das derzeit am schnellsten wachsende Unternehmen der US-Wirtschaft.

Die Firma produziert sogenannte Festplatten („hard disks“); solche Magnetspeicher, die weit größere Datenmengen aufnehmen können als herausnehmbare Disketten, sind mittlerweile in die meisten Personalcomputer eingebaut. Firmenchef Conner (Aktienvermögen: 56 Millionen Dollar) gilt als einer der Väter der Festplatte. Er hat 1978 den derzeitigen Weltmarktführer Seagate Technology mitgegründet. „Wenn einer das Geschäft kennt“, meint James Porter, Präsident der

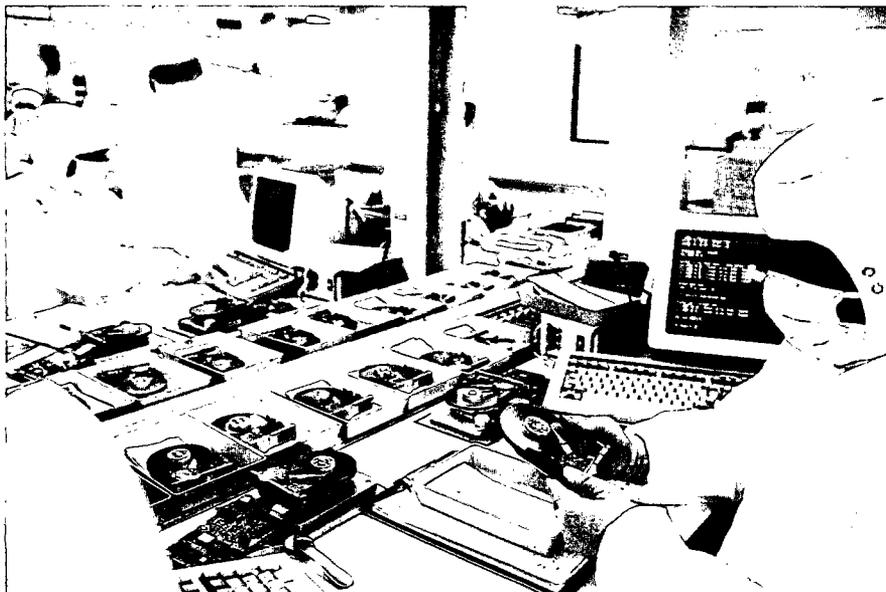


Ein starkes Stück Deutschland.



Zum Herzen: Hertener.

In der guten Puppenstube von Karin und Ulrich Knoop sind sie alle wieder vereint, die Spielkameraden von einst. Die kulleräugigen Babys zum Drücken und Hätscheln und die zarten Zierpüppchen, die zum Schmusen schon immer viel zu schön waren. Daneben kuschelige Teddys, denen man schon am Fell ansieht, wie innig sie mal geliebt worden sind. Immerhin hat der älteste bereits 85 Jahre auf dem Buckel, und die älteste Puppe feiert sogar schon ihren 240. Geburtstag. Aber auch altes Blechspielzeug, Omas Puppenstuben und Papiertheater finden im Hertener Puppenmuseum liebevolle Aufnahme. Und wer will, kann hier auch selbst lernen, Puppen zu modellieren, zu restaurieren und auszustaffieren. In der anheimelnden Atmosphäre und unter fachkundiger Anleitung haben sogar schon Leute mit zwei linken Händen ihre Begabung fürs Puppenmachen entdeckt. Und ist das Puppenkind erst perfekt, bekommt jede Puppenmutter glänzende Augen. Auch wenn sie im wirklichen Leben längst Großmutter ist. Aber für Hertener ist man eben nie zu alt.



Festplattenproduktion bei Conner Peripherals: Megabyte im Minispeicher

Kreis Recklinghausen.
Zehn Städte
machen Zukunft.