

die Spitze eines Ausschusses der Zentralbankgouverneure wählen. Der „Nukleus“ (Pöhl) einer europäischen Zentralbank könne der Ausschluß werden, so sieht der Bundesbankpräsident es neuerdings. Er hat seinen Kollegen vorgeschlagen, als erstes gemeinsame Geldmengenziele festzulegen, das heißt Einvernehmen darüber zu erzielen, um wieviel die Geldmenge pro Jahr wachsen soll.

Das „geradezu atemraubende Tempo“ (DIHT-Präsident Hans Peter Stihl), mit dem alle die Währungsunion vorantreiben, macht skeptische Einwände zu dem Vorhaben nicht bedeutungslos.

Nach wie vor herrscht keine Einigkeit darüber, welchen Status eine europäische Notenbank haben soll: ob sie in der Geldpolitik unabhängig wie die Frankfurter Bundesbank oder, wie die meisten Notenbanken in den EG-Staaten, politischen Begehrlichkeiten ausgeliefert sein wird.

Unsicherheit herrscht noch immer, ob sich die Antreiber in Sachen Währungsunion tatsächlich darüber im klaren sind, was eine solche Union bedeutet. Da wird nicht nur die nationale Währung abgeschafft, ein wichtiges Symbol nationaler Unabhängigkeit.

Mit der Schaffung einer Euro-Währung gehen auch wichtige Teile finanzpolitischer Befugnisse auf die Zentralbank und die Gewaltigen in Brüssel über. Unterschiedliche Zinssätze sind dann nicht mehr drin, Haushaltsdisziplin ist von allen gefordert. Unmöglich, daß die Italiener dann weiterhin ein Viertel ihrer Staatsausgaben mit gepumptem Geld bestreiten können.

So ganz sicher ist sich auch Pöhl bei aller Anpassungsbereitschaft noch nicht, ob die eingeschlagene Geschwindigkeit wirklich den Sichtverhältnissen angepaßt ist. Vorletzte Woche regte er deshalb vorsichtshalber einen Kompromiß an. Die Währungsunion könnte fertig ausgehandelt und von den Parlamenten ratifiziert, aber erst Schritt für Schritt in Kraft gesetzt werden.

So könnten jene Länder, die schon heute fest an der D-Mark hängen und bereits eine Union bilden, zunächst mal beginnen. Andere, mit noch hohen Haushaltsdefiziten und Inflationsraten, könnten später in den Bund einsteigen: zwei Geschwindigkeiten auf der Reise in die Geldunion.

Auf einen solchen Kompromiß, so sieht es auch Hans-Dietrich Genscher, könne man sich durchaus mit den Ökonomen einigen. Der Außenminister, der so beharrlich die Euro-Währung gefordert hat, sieht sich ohnehin als Sieger. „Die Finanzminister“, so feiert ein Genscher-Helfer den Chef, „haben sich in unseren Zug gesetzt.“

Autoindustrie

Eine Zeitbombe

Opel geht es so gut wie nie zuvor. Doch ausgerechnet jetzt wird bei den Investitionen gespart.

Die Techniker in Wolfsburg beschäftigten sich eingehend mit dem Modell der Konkurrenz. In alle Einzelteile, von der Achse bis zum Fensterheber, zerlegten die VW-Experten einen Opel-Vectra, um das Rätsel zu lösen: Warum können die Rüsselsheimer diesen Wagen im Vergleich zum VW-Passat so billig anbieten?

Der Vectra, seit seiner Einführung vor zwei Jahren ein Verkaufsschlager, kostet je nach Ausführung einige tausend Mark weniger als sein direkter Konkurrent aus

Wolfsburg. Opel investierte riesige Summen, um neue Modelle und Motoren herauszubringen, die Fabriken zu modernisieren und die Firma endlich von ihrem verkaufsschädigenden Image zu befreien.

Die Bilanz, die der Opel-Chef Louis Hughes, 41, in dieser Woche präsentiert, weist einen Jahresüberschuß von 1,1 Milliarden Mark aus. Gemessen am Umsatz von knapp 21 Milliarden, entspricht das einer Rendite von über 5 Prozent. Beim Volkswagen-Konzern und bei Ford in Köln erreicht diese Kennziffer noch nicht mal 2 Prozent, und selbst Mercedes-Benz kommt nur auf 2,6 Prozent.

Vor wenigen Jahren noch waren die Rüsselsheimer die Fußkranken der deutschen Autoindustrie. In den Krisenjahren 1980 bis 1986 häufte Opel horrende Verluste an, allein 1984 gab es ein Minus von fast 700 Millionen Mark.

Erreicht haben die Rüsselsheimer die Wende mit einem gewaltigen Kraftakt.



Opel-Chef Hughes: Milliarden-Gewinn in die USA gepumpt

Wolfsburg. Die VW-Manager wissen, daß dies nicht an einem besonders üppigen Gewinnaufschlag liegt, den sie bei ihrem Auto einkalkuliert haben. Im Gegenteil. Die Marge beim Passat, so ein VW-Vorstand, ist „äußerst dünn“.

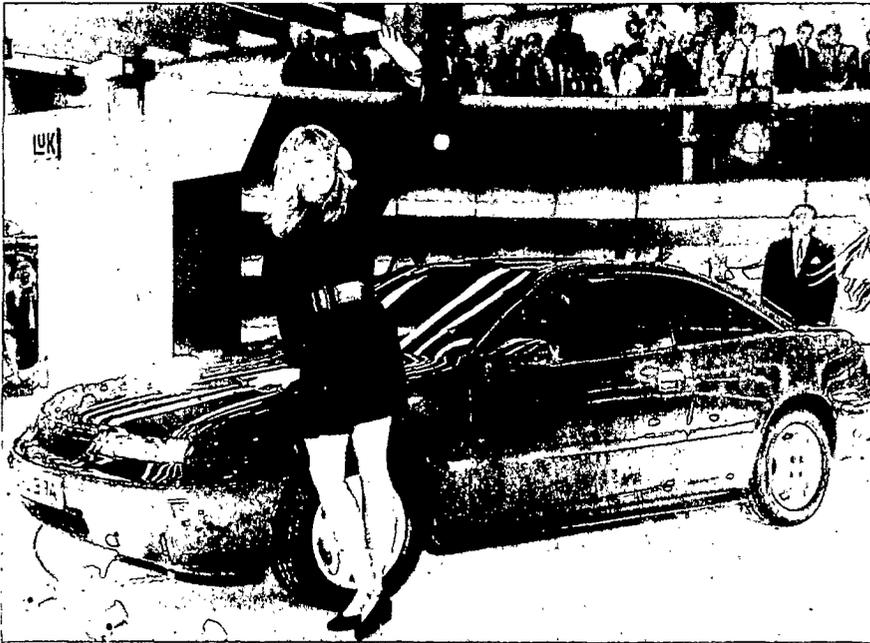
Das Ergebnis der Recherche war für die VW-Experten schlicht und erschreckend zugleich: Opel arbeitet mit deutlich geringeren Produktionskosten und kann seine Fahrzeuge deshalb vergleichsweise billig verkaufen.

Wie VW schauen derzeit auch Ford und andere Autohersteller mit einer Mischung aus Neid und Bewunderung nach Rüsselsheim. Bei dem Konkurrenten, der jahrelang in alten Fabriken alte Modelle herstellte und hohe Verluste

Opel investierte riesige Summen, um neue Modelle und Motoren herauszubringen, die Fabriken zu modernisieren und die Firma endlich von ihrem verkaufsschädigenden Image zu befreien.

Mit einem Wagen aus Rüsselsheim erwarb ein Kunde zwar meist ein zuverlässiges Gefährt, zog aber stets den Spott auf sich: Wer einen Opel fährt, der nimmt auch Trinkgeld.

Inzwischen werben Sportler für Opel, denen man diese Mentalität kaum unterstellen wird. Steffi Graf, der FC Bayern München, die Tischtennispieler von Borussia Düsseldorf und andere sorgen dafür, daß bei Sportübertragungen meist auch der Name Opel auf den Bildschirm kommt.



Opel-Werbestar Steffi Graf*: Neue Autos, neues Image

Geschickt nutzen die Rüsselsheimer inzwischen den Umweltschutz, um sich ein fortschrittlicheres Image zu verschaffen. Als Innenminister Zimmermann 1983 erstmals den geregelten Kat für die Bundesrepublik vorschlug, opponierte Opel heftig gegen diese Absicht. Die Tochter des US-Multis General Motors exportierte keine Autos in die USA. Anders als VW, BMW und Mercedes hatten die Rüsselsheimer kein Auto im Programm, das sofort mit dem Abgasreiniger ausgerüstet werden konnte.

Im vergangenen Jahr waren die Rüsselsheimer dann soweit und verbreiteten auf ganzseitigen, in grün gehaltenen Anzeigen die Botschaft, fortan werde das Unternehmen als erster Massenhersteller den geregelten Katalysator serienmäßig in alle Fahrzeuge einbauen. VW und Ford, die dies noch nicht taten, wirkten wie Unternehmen von vorgestern, die im Umweltschutz nur einen lästigen Kostenfaktor sehen.

Mit seiner Offensive hat Opel gegenüber den Hauptkonkurrenten aus Wolfsburg und Köln einen schönen Vorsprung herausgefahren. Ford fertigt zwar mit ähnlich niedrigen Kosten, aber bietet mit dem Escort, dem Sierra und dem Scorpio veraltete Modelle an. Manche Ford-Motoren werden von den eigenen Leuten spöttisch als „ein Haufen Alteisen“ bezeichnet.

Der VW-Konzern produziert, trotz Sparprogramm, im Vergleich zu Opel mit viel zu hohen Kosten. Er leistet sich drei Entwicklungsabteilungen – eine in Wolfsburg, eine bei Audi und ei-

ne bei Seat in Spanien –, die häufig mit teurer Doppelarbeit beschäftigt sind. Bei Opel werden alle Modelle für Europa in Rüsselsheim entworfen.

Neues Image, neue Autos, Riesen-Gewinne – doch lange, so scheint's, können die Opel-Manager den Erfolg kaum genießen. So schön und so schnell der Aufstieg war, so rasch kann wieder der Absturz kommen.

Betriebsrats-Chef Richard Heller hat bereits einige Alarmzeichen entdeckt. Tagelang beschäftigte er sich mit den Zahlen des Unternehmens, berechnete Prozentzahlen und Quoten. Er kam zu einem bedenklichen Ergebnis: „Bei uns tickt eine Zeitbombe.“

Heller hat seinen Verdacht bestätigt gefunden: Auf der Höhe des Erfolgs hält Opel sich mit den Investitionen arg zurück. Während andere Unternehmen etliche Milliarden für neue Produkte und bessere Herstellungsverfahren ausgaben, steckte Opel 1989 noch nicht einmal 800 Millionen Mark in seine deutschen Werke.

Von dem Milliarden-Gewinn, den Opel hierzulande erwirtschaftet hat, bleibt keine einzige Mark in Deutschland. „Das sollen wir alles in die USA rüberpumpen“, klagt Heller, „weil unsere Mutter ein bißchen aus der Puste gekommen ist.“

General Motors, weltweit größter Autohersteller, kämpft in den USA mit gewaltigen Problemen. Der Absatz bricht ein, Fabriken sollen geschlossen und mehrere tausend Beschäftigte entlassen werden.

Das Geld aus der Bundesrepublik kann GM gut gebrauchen – die deutsche Tochter allerdings auch. Wenn Opel zu wenig investiert, könnten die Konkur-

renten den Vorsprung schnell aufholen. In zwei Jahren fahren die von den Japanern in Europa errichteten Werke ihre Produktion hoch, dann kann Opel wieder zu den Verlierern gehören.

„Runter“, sagt Richard Heller, „geht es immer schneller als rauf.“

Energie

Muß schnell geschehen

Drei bundesdeutsche Energie-Riesen haben Ostdeutschland unter sich aufgeteilt. Die DDR soll nach dem Vorbild der Bundesrepublik mit Strom versorgt werden.

Alles war bestens vorbereitet. Am Mittwoch dieser Woche, drei Tage vor dem Start der deutsch-deutschen Währungsunion, sollte das Super-Geschäft abgeschlossen werden. Die bundesdeutschen Stromriesen RWE, PreussenElektra und Bayernwerk wollten mit einem Schlag die gesamte Stromproduktion und -versorgung der DDR übernehmen.

Der feierliche Akt muß verschoben werden. Indiskretionen über die Verhandlungen, die DDR-Umweltminister Karl-Hermann Steinberg mit den deutschen Strom-Managern führte, hatten am vergangenen Freitag die Abgeordneten der Ost-Berliner Volkskammer aufgeschreckt.

Minister Steinberg wurde aus dem Verhandlungsort, der „Jugendhochschule Wilhelm Pieck“, ins DDR-Parlament zitiert – damit, wie der SPD-Abgeordnete Reinhard Weis formulierte, „am Mittwoch das Schlimmste verhütet wird“.

Am Mittwoch wird nun erst mal gar nichts passieren. Ohne Gegenstimme trugen die Volkskammer-Abgeordneten ihrer Regierung auf, dem Plenum zunächst Bericht zu erstatten. Vorher dürfe Steinberg keinen Vertrag mit den bundesdeutschen Stromfirmen unterzeichnen.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Alles spricht dafür, daß die Manager von RWE, PreussenElektra und Bayernwerk an ihr Ziel gelangen. Die kleine Verzögerung spielt bei der Langfristigkeit des Vorhabens keine Rolle.

Der Anschluß von DDR-Monopolunternehmen an bundesdeutsche Großkonzerne geht weiter. Nach der Allianz und den Großbanken Deutsche und Dresdner, die sich mit den ostdeutschen Monopolisten verbanden, sind nun die Stromgrößen der westlichen Republik an der Reihe. Der „markt-

* Auf der Frankfurter Automobilausstellung 1989 mit dem Opel Calibra.