

Stromriese RWE greift nach Texaco

Einer der größten Stützpunkte ausländischer Ölgesellschaften in der Bundesrepublik soll in deutsche Hände übergehen: Der Strom-Gigant RWE verhandelt über

den Kauf der Hamburger Texaco-Tochter. Das Essener Unternehmen, das bisher stark auf Kernenergie setzte, möchte mehr in andere Bereiche expandieren.



Texaco-Tankstelle: Nur der Branchenführer hat ein größeres Netz

Die Deutsche Bank spielt mal wieder Industrie-Monopoly. Nach dem Flick-Verkauf und dem Fusionsfall Daimler-Benz/AEG steht sie jetzt Pate bei einem neuen Riesen-Deal.

Das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE), Deutschlands größter Stromkonzern, will die zum Verkauf stehende Deutsche Texaco, eine der größten Ölgesellschaften in der Bundesrepublik, übernehmen. Und als Vermittler bei dem Geschäft waren Alfred Herrhausen und Friedrich Wilhelm Christians, die beiden Vorstandssprecher der Deutschen Bank, bestens geeignet. Herrhausen leitet den Aufsichtsrat der Hamburger Ölgesellschaft, Christians ist Chefkontrolleur beim Essener Stromlieferanten.

Damit dürfte das monatelange Rätselraten um die Zukunft der Deutschen Texaco ein überraschendes Ende finden. Als Interessenten für die deutsche Tochter der amerikanischen Texaco wurden vor allem Ausländer, etwa Kuweitis, Venezolaner und Libyer, der US-Konzern Mobil und die in London residierenden ägyptischen Brüder Al-Fayed genannt.

Aber auch deutsche Firmen, vor allem der Veba-Konzern und die BASF-Tochter Wintershall, galten als potentielle Aufkäufer. Schließlich hieß es sogar, die Deutsche Bank wolle die Ölgesellschaft übernehmen, um die Aktien dann breit zu streuen.

Der Milliarden-Handel zwischen RWE und Texaco könnte beiden Unternehmen aus Notlagen helfen. Der amerikanische Ölmulti Texaco ist zum Verkauf profitabler Teile seines Firmen-Imperiums gezwungen, weil ihm durch einen absurd erscheinenden Rechtsstreit mehrere Milliarden Dollar verloren gingen.

Die vergleichsweise kleine texanische Gesellschaft Pennzoil hatte Texaco auf Schadenersatz von über zehn Milliarden Dollar verklagt. Angeblich hatten die Texaco-Manager eine bereits fest vereinbarte Fusion von Pennzoil mit der kalifornischen Getty Oil durch illegale Machenschaften hintertrieben.

Zur Überraschung der gesamten Branche erhielt Pennzoil in den ersten gerichtlichen Instanzen tatsächlich einen Schadenersatz von über zehn Milliarden Dollar zugesprochen. Um das eigene Unternehmen vor der Pleite zu retten,

schlossen die Texaco-Manager einen Vergleich, der Pennzoil drei Milliarden Dollar einbrachte.

Die Übernahme der Hamburger Texaco könnte auch dem RWE aus einer Klemme helfen. Der Konzern hat viel Ärger mit seiner seit Jahren siechen Mineralölsparte.

Dieser Bereich ist in der Union Kraftstoff (UK) gebündelt, die wiederum der RWE-Tochter Rheinbraun angegliedert ist. Die UK betreibt in Wesseling bei Köln eine Raffinerie und verkauft ihr Benzin an 217 Tankstellen. Das Unternehmen ist seit vielen Jahren ein Experimentierfeld für meist mißglückte technische und unternehmerische Abenteuer.

Auf dem Höhepunkt der Ölkrise Ende der siebziger Jahre versuchte sich die RWE-Enkelin wie viele andere Unternehmen auf dem Feld der Kohleverarbeitung. Zur Zeit haben die UK-Tüftler ein neues Probierfeld entdeckt: die Verarbeitung von Plastikmüll zu Öl.

Während solche Rand-Aktivitäten dem Unternehmen irgendwann Gewinn einfahren können, trug das herkömmliche Raffinerie- und Vertriebsgeschäft in den vergangenen Jahren nur hohe Verluste ein.

Trotz sonst demonstrierter Experimentierfreudigkeit hatten es die UK-Manager nämlich versäumt, ihre Raffinerie rechtzeitig zu modernisieren. Auch leisteten sie sich im Tankstellen-Geschäft an Rhein und Ruhr teure Benzinpreis-Schlachten mit starken Konkurrenten.

Viel Geld verschlang zudem die 18prozentige Beteiligung an der Ölversorgungsgesellschaft Deminex, die über eigene Zugänge zu Ölquellen in der Nordsee, in Syrien, Ägypten und Indonesien verfügt. Für die kostspielige Ölsuche in aller Welt verlangte die Deminex ständig neue Geldspritzen von ihren Eignern.

Das alles führte dazu, daß die UK ständig von ihren Eigentümern gestützt werden mußte. Insgesamt rund 1,5 Milliarden Mark mußten seit Ende der siebziger Jahre in das Unternehmen gesteckt werden, damit es überleben konnte.

Das RWE-Management konnte es sich leisten, die schwächliche Öltochter über Jahre hinweg durchzuschleppen, denn Geld hat das Essener Energie-Imperium in Fülle. Der Moloch RWE, der über eines der größten Gebietsmonopole der westlichen Welt verfügt, ist am Strom schwerreich geworden.

Das Millionen-Heer privater Stromkunden und die Großabnehmer aus der Industrie sind einem staatlich nur unzulänglich kontrollierten Preisdiktat ausgesetzt. Über den Strompreis ließen sich sogar die Kosten für den Bau überflüssiger Kernkraftwerke abwälzen.

Das RWE, das zu 31 Prozent im Besitz von Kommunen, Gemeindeverbänden und Ländern ist – die übrigen Anteile sind in Streubesitz –, erzielt mit 70 000 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 28 Milliarden Mark. Über 1000 Firmen zählen zum RWE-Reich (siehe Graphik). Manche Tochtergesellschaften sind ein Industrie-Imperium für sich. Die Rheinbraun beispielsweise, die westlich von Köln den größten Braunkohle-Tagebau der Welt betreibt, gebietet über eine Gruppe von rund 140 eigenen Firmen und Beteiligungen, darunter auch die UK in Wesseling.

Seit dem Atommüll-Skandal um die Hanauer Brennelemente-Firma Nukem, an der das RWE eine stattliche Beteiligung hält, ist der RWE-Vorstand allerdings schwer unter Druck geraten. Die Kritik am bisherigen Atomstrom-Kurs der Essener hat dadurch gewaltig zugenommen.

Durch den forcierten Bau von Atommeilern verfügt die Strombranche nun über riesige Überkapazitäten. Das RWE



Bankier Herrhausen: Das Rätselraten beendet

ENERGIE-RIESE

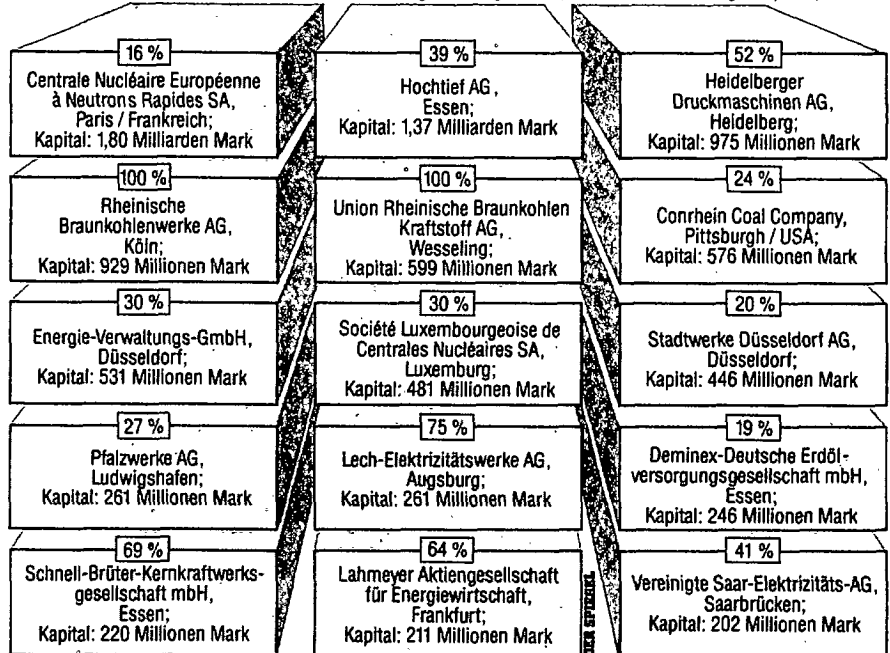
RWE

RHEINISCH-WESTFÄLISCHES ELEKTRIZITÄTSWERK AG,

Essen;

Eigenkapital: 5,73 Milliarden Mark

Das RWE ist an rund 130 Unternehmen beteiligt; die 15 größten (nach der Höhe des Eigenkapitals):



muß sich daher nach anderen Expansionsmöglichkeiten umschauen.

Den RWE-Aktionären käme der Texaco-Deal gelegen. Er wäre ein Beleg dafür, daß der Stromkonzern mit seiner Neuorientierung in weniger umstrittene Bereiche als den Nuklear-Sektor Ernst macht.

Auch dürfte Energie-Politikern in Bonn und Düsseldorf gefallen, daß mit einem RWE-Einstieg bei der Texaco deutsche Ölintereessen gestärkt werden. Die Energie-Strategen in den Regierungen waren noch nie darüber glücklich, daß sich neben der Veba Oel gleich fünf Auslandskonzerne – Esso, Shell, BP, Texaco und Mobil – an der Spitze der bundesdeutschen Mineralölindustrie befinden.

Vor über 20 Jahren hatte es daher heftigen Widerstand der Bundesregierung gegen den Einstieg der US-Firma Texaco in den deutschen Markt gegeben. Ausgerechnet den Marktwirtschaftlern unter Kanzler Ludwig Erhard hatte es nicht ins nationale Konzept gepaßt, daß der Ölmulti aus den USA 1966 die Deutsche Erdöl-AG (DEA) übernehmen wollte. Erst als der damalige DEA-Aufsichtsratsvorsitzende, der

Deutsche-Bank-Manager Franz Heinrich Ulrich, klarstellte, daß Bonn den 70 000 DEA-Aktionären nicht „die

freie Wahl der Vermögensanlage beschränken“ dürfe, war der Weg für Texaco frei.

Mit der Übernahme der Deutschen Texaco wird RWE eine Ölraffinerie in Heide und eine auf die Herstellung von Schmieröl spezialisierte Raffinerie im Hamburger Hafen erhalten. Außerdem erwirbt RWE den Texaco-Anteil von 42 Prozent an einer Raffinerie in Karlsruhe (weitere Anteilseigner: Veba, eine venezolanische Staatsgesellschaft und Conoco).

Von den rund 1900 Tankstellen, die als Texaco-Stationen firmieren, wechseln allerdings längst nicht alle den Eigentümer. Einige hundert gehören Mittelständlern, die es bislang vorzogen, nicht als „Freie“ aufzutreten, sondern ihr Benzin unter der Texaco-Marke zu verkaufen.

Der Texaco-Anteil am deutschen Tankstellen-Geschäft beträgt etwa acht Prozent. Nur Benzinbranchenführer Aral hat mit knapp 3200 Stationen ein größeres Tankstellen-Netz.

Im Raffinerie- und Vertriebsgeschäft fährt die Texaco wie fast alle Wettbewerber auf dem deutschen Markt Verluste ein. Nur durch Gewinne im Förder- und Chemie-Bereich konnte das Hamburger Unternehmen 1987 noch ein positives Gesamtergebnis erzielen.

Profitabel ist vor allem der Petrochemie-Bereich der Texaco. Und hier gilt insbesondere die Tochtergesellschaft Condea Chemie in Brunsbüttel als Unternehmens-Perle. Allerdings ist die

Stellung der Texaco in der gewinnbringenden Petrochemie längst nicht so stark wie etwa die der Shell oder Esso. Und auch bei der Förderung von Öl und Gas ist die Position von Esso, Shell und Mobil weit besser als die von Texaco.

Diese Unternehmen fördern vorwiegend Erdgas, das trotz gesunkener Energiepreise noch gutes Geld einbringt. Die Texaco holt vor allem Erdöl (rund 16 Prozent der Inlandsförderung) aus deutschem Boden. Damit ist in der Bundesrepublik gegenwärtig kaum noch etwas zu verdienen.

Gemeinsam mit der BASF-Tochter Wintershall beutet Texaco das derzeit einzige voll erschlossene deutsche Ölfeld aus, das unter dem Meeresboden liegt – das Feld Schwedeneck in der Ostsee.

Im Wattenmeer vor Dithmarschen hat die Firma vor ein paar Jahren eine der größten deutschen Ölquellen, das Feld Mittelplate, entdeckt. Nach einem Fördertest soll der Schatz zusammen mit Partner Wintershall gehoben werden.

Dem RWE, das wie kaum ein anderer Konzern im Fadenkreuz der Kritik von Politikern, Atomkraftgegnern und Umweltschützern steht, droht dann neues Ungemach. In letzter Zeit riefen Umweltschützer immer wieder zum Boykott von Texaco-Tankstellen auf. Durch das RWE, für viele Öko-Freunde ein Reizname, könnte der Widerstand am Wattenmeer noch stärker werden.

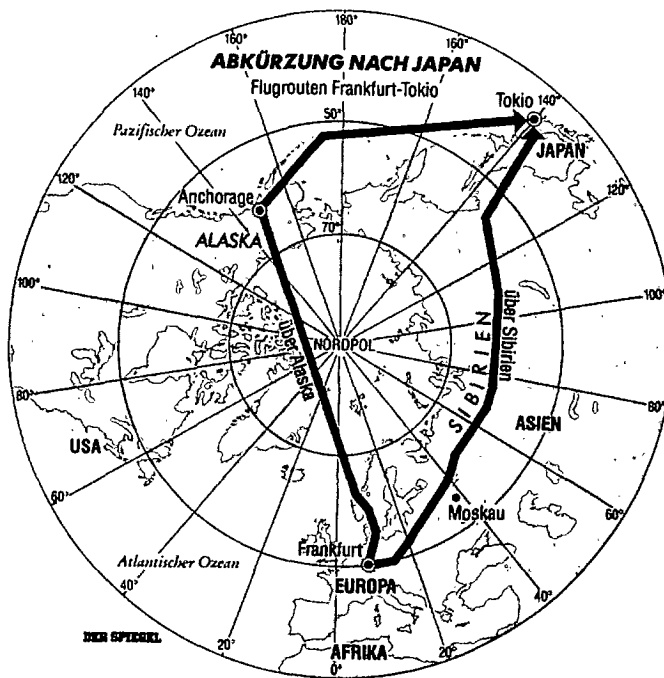
FLUGVERKEHR

Gleich abliefern

Lufthansa darf über Sibirien fliegen, die Abkürzung nach Tokio lassen sich die Sowjets gut bezahlen.

Von Alaska, dem Land der tausend Abenteuer, kennen die meisten Reisenden nur den Flughafen von Anchorage, und das reicht ihnen meistens auch. Während die Jumbos aufgetankt werden, trödeln die Langstreckenflieger müde und matt zwischen Supermarkt und Souvenir-Läden herum – bis Tokio sind es noch mal acht Stunden Flugzeit.

Das soll nun alles ganz anders werden. Immer mehr europäische Fluggesellschaften wählen statt des langen Umwegs über Anchorage den direkten Weg über die Sowjet-Union nach Japan. Vom 1. Juli an ist auch die Deutsche Lufthansa dabei. Dann werden die Lufthansa-Jets über Sibirien nach Tokio fliegen, Zeitersparnis: etwa sechs Stunden. Am



Montagabend vergangener Woche unterzeichneten Botschafter Andreas Meyer-Landrut und der sowjetische Luftfahrtminister Alexander Wolkow in Moskau einen entsprechenden Vertrag.

Viermal die Woche darf die Lufthansa danach von Frankfurt über Sibirien nach Fernost fliegen, einmal allerdings mit Zwischenlandung in Moskau. Die gleichen Rechte hat die sowjetische Fluggesellschaft Aeroflot.

Damit wird die Lufthansa auf der wichtigen Fernost-Route wieder konkurrenzfähig. Viele Geschäftsreisende waren in den vergangenen Wochen zu Japan Airlines gewechselt.

Seit Anfang April startet in Frankfurt jeden Samstag um 17.10 Uhr eine Boeing 747 der Japaner. Schon elf Stunden später landet der Jumbo in Tokio. Das ist zur Zeit die schnellste Verbindung.

Eilige Manager reisen sogar zuerst in die falsche Richtung, nur um den Umweg über Anchorage zu vermeiden. Schon seit zwei Jahren können sie von Paris und London mit Air France und British Airways nonstop nach Tokio fliegen. Jahrelang mußte Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau in Moskau antichambrieren, um ebenfalls die Erlaubnis für einen Direktflug über Sibirien zu erhalten. Die Verhandlungen waren schwierig: Die sowjetische Regierung nahm den Deutschen übel, daß sie 1983 die Vereinbarung gekündigt hatten.

Damals durfte die Lufthansa die Sibirien-Route mit Zwischenstopp in Moskau nutzen. Als die Deutschen allerdings die veralteten Boeing 707 gegen modernere Maschinen eintauschen wollten, verweigerte die Sowjetregierung die Erlaubnis zum Überfliegen.

Die neue Vereinbarung lassen sich die Moskauer nun teuer bezahlen. Aeroflot darf künftig von Frankfurt nach Kuba, Afrika und Südamerika fliegen. Außer-

dem dürfen die Aeroflot-Büros in der Bundesrepublik wieder Flugscheine verkaufen. Auch dieses Recht hatten die Sowjets 1983 verloren.

Zum Ärger der Lufthansa hielten sich die devisenhangrigen Verkäufer von Aeroflot damals nicht an die regulären Flugtarife. Ein Trip nach Tokio kostete bei der Lufthansa für Vollzahler 6772 Mark, bei der Sowjetlinie war das Ticket für etwa ein Drittel zu haben.

Der barsche Ton und die karge Kost an Bord der Iljuschin 62 störten die Billigflieger wenig. Auf der Sibirien-Route flogen damals rund zwei Drittel aller Passagiere mit Aeroflot. Da sich beide Fluggesellschaften die Strecke halbe-halbe teilten, zahlte die Lufthansa doppelt drauf: Sie wurde weniger Tickets

los. Außerdem stellten ihr die sowjetischen Konkurrenten für die von ihnen mehr verkauften Tickets auch noch den regulären Tarif in Rechnung. Daß sie zum Discounttarif flogen, gaben die Aeroflot-Vertreter niemals zu.

Auf eine Gewinnteilung mußte sich die Lufthansa auch in der neuen Vereinbarung wieder einlassen, allerdings bekommt sie diesmal mehr als die Hälfte.

Die Sowjets kommen trotzdem dabei zurecht. Die Überflugrechte müssen die Deutschen in harten Devisen bezahlen.

Zwar spart die Lufthansa, wenn sie nicht über Alaska, sondern über Sibirien hin- und zurückfliegt, jedesmal 150 000 Mark. Bei zwei Nonstop-Flügen pro Woche sind das über 15 Millionen Mark im Jahr. Aber das Geld muß die deutsche Fluglinie gleich wieder in Moskau abliefern. Die Sowjets bekommen eine zweistellige Millionensumme jährlich.

Zum Ausgleich hofft Lufthansa-Chef Ruhnau langfristige mit den Sowjets ins Geschäft zu kommen. Am Mittwoch eröffnete Ruhnau eine Lufthansa-Generalrepräsentanz in Moskau. Ihr Leiter Hans Barakling soll die Möglichkeiten für eine engere Kooperation sondieren.

So möchte Ruhnau die Aeroflot-Manager von den Vorteilen des Reservierungssystems Amadeus überzeugen. Außerdem rechnet er sich Chancen für gemeinsame Hotelprojekte in Moskau aus. Und wenn sich Russen und Chinesen einig werden, könnte die Lufthansa sogar die erste Fluggesellschaft sein, die nonstop über Sibirien nach Peking fliegt.

Anchorage will Ruhnau nächstes Jahr ganz vom Flugplan streichen. Dann liefert Boeing die ersten Jumbos des Typs 747-400 an die Lufthansa aus. Die fliegen ohne Nachtanken über 13 000 Kilometer weit – das reicht für die Strecke über den Nordpol um Sibirien herum bis nach Japan. ◆