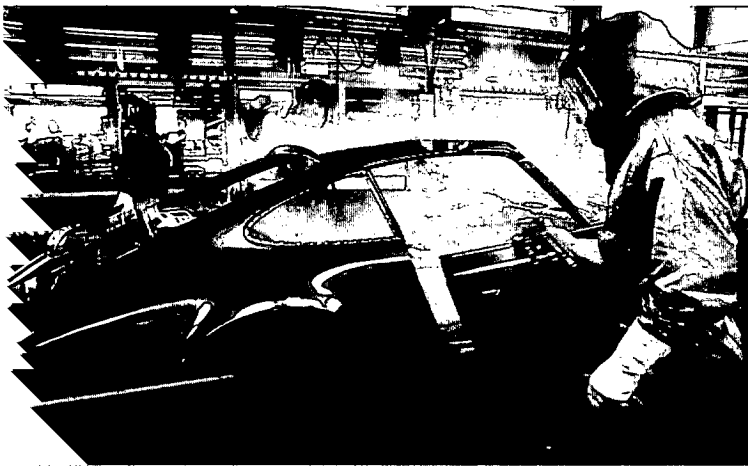




Produktion bei Porsche

Porsches Polster wird dünner

Die Krise des Sportwagenherstellers Porsche nimmt dramatische Formen an. Im laufenden Geschäftsjahr erwarten die Stuttgarter einen Verlust von rund 240 Millionen Mark; dazu kommen noch rund 60 Millionen Mark Kosten für den Personalabbau. Damit wird bereits die Hälfte des Finanzpolsters von 600 Millionen Mark aufgezehrt, mit dem sich Porsche bis ins Jahr 1995 retten wollte. Dann erst wird das neue Modell auf den Markt kommen, mit dem das Unternehmen die Zukunft sichern will. Ob Porsche bis dahin noch selbständig bleiben kann, ist äußerst fraglich. Bislang bestimmen die beiden Familien Porsche und Piëch als alleinige Stammaktionäre den Kurs. Nach zwei Jahren ohne Dividende erhalten jedoch die Besitzer der bislang stimmrechtslosen Vorzugsaktien volles Stimmrecht. Das Unternehmen wird dann zum Übernahmeobjekt für Autokonzerne aus aller Welt, die sich an der Börse bei Porsche einkaufen können.

Parkplätze im Hochregal-Lager

Wie viele Autos auf wenig Raum geparkt werden können, demonstriert die Firma Ahlers & Rahn auf Teneriffa. Das Unternehmen – auf

den Kanaren Generalvertreter für Mercedes, Seat, Mitsubishi und Hyundai – hat einen Auto-Silo in Betrieb genommen, der nach dem Prinzip der Hochregal-Lager funktioniert: Das Unternehmen stapelt seine für den Verkauf vorgesehenen Wagen in dem 20 Meter hohen Bau auf mehreren Etagen dicht nebeneinander. Alle Modelle werden elektronisch mit ihren Daten erfasst; der Roboter, der die Wagen an ihre Plätze transportiert, rollt auf Schienen auch um Ecken und kann so jeden Platz in der Halle erreichen. Der Silo für 1104 Fahrzeuge kostete rund zwölf Millionen Mark.

Autos im Silo



Hausverbot für Thyssen-Manager

Die Kontroverse zwischen der Berliner Treuhand-Zentrale und der Düsseldorfer Thyssen Handelsunion (THU) eskaliert zum handfesten Krach. Streitfall ist das Stahl- und Walzwerk in der Stadt Brandenburg. Auf dem nördlichen Betriebsgelände wollte die THU das ver-seuchte Areal entsorgen und neue Industriebetriebe ansiedeln. Doch der angestrebte Geschäftsbesorgungs-vertrag mit der Treuhand scheiterte an den offenbar maßlos überzogenen Forderungen der Thyssen-Manager. Angeblich wollen die Düsseldorfer mehr als 700 Millionen Mark für ihre Leistungen. Als die Treuhand dies ablehnte, griff Thyssen zu einem im Osten beliebten Trick und



Vogel



Breuel

mobilisierte die Belegschaft, um die Treuhand unter Druck zu setzen. Dazu ließ die THU Arbeitnehmervertreter nach Düsseldorf einfliegen; dort wurden sie in der Konzern-Zentrale aufmerksam bewirtet und hofiert. Seitdem glauben die Betriebsräte, Thyssen wolle das Unternehmen retten, die Treuhand es hingegen plattmachen. Als die neuen Thyssen-Anhänger von der Treuhand ultimativ die Unterzeichnung des Vertrages mit Thyssen einforderten, reagierte die Treuhand-Präsidentin Birgit Breuel ungehalten. In einem Brief an THU-Chef Dieter Vogel erklärte sie die Verhandlungen für beendet. Ihr zuständiges Direktorat erteilte vergangene Woche allen Thyssen-Managern Hausverbot im Stahlwerk Brandenburg.

Lufthansa-Pensionäre beraten Konkurrenz

Die Westdeutsche Landesbank (WestLB), die als Großaktionär die Fluggesellschaft LTU beherrscht, will sich von einem exklusiven Gremium beraten lassen. WestLB-Vorstand Hans Henning Offen lud mehrere Experten zu einem Treffen ein – die Liste der Teilnehmer liest sich wie ein Veteranenverzeichnis der Lufthansa. Neben dem früheren Chef Heinz Ruhнау, der schon seit längerem die WestLB berät, wurden der ehemalige Verkaufsvorstand Günter Eser sowie die früheren Lufthansa-Manager Alban Rupp und Karl-Heinz Neumeister eingeladen. Auch Klaus Henkes, ehemals Chef der DDR-Gesell-



Ruhnau

schaft Interflug, soll Mitglied des „Aviation Consulting Committee“ werden. Die Mitwirkung der Lufthansa-Senioren, die von ihrem früheren Arbeitgeber ansehnliche Pensionen kassieren, ist besonders pikant: Die LTU ist ein Konkurrent der Lufthansa.