

Die werden nachdenken

Der deutsch-niederländische Luftfahrt-Konzern VFW-Fokker wird entflochten. Doch bei der geplanten Fusion von VFW mit dem bayrischen MBB-Konzern droht eine Überraschung.

Am Montag vergangener Woche sah sich Bremens Wirtschaftssenator Karl Willms von einem immerwährenden Alptraum befreit: „Die Firma VFW-Fokker“, bekannte der Behördenchef erleichtert, „kann ich von meiner Problemliste streichen.“

Am 29. Februar, so ist es abgesprochen, sollen der Bremer Senatsdirektor Friedrich Hennemann für die Vereinigten Flugtechnischen Werke Bremen GmbH (VFW) und Hartger Langman für die NV Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker einen Vertrag über die Entflechtung der beiden seit 1969 im Verhältnis 50:50 vereinten Luftfahrtunternehmen signieren. Willms: „Damit ist der Weg zur Fusion mit MBB frei.“

Die Fusion des deutschen VFW-Fokker-Teils mit dem Ottobrunner Luft- und Raumfahrt-Konzern Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) war zweieinhalb Jahre zuvor vom Bonner Wirtschaftsstaatssekretär und Luftfahrt-Koordinator Martin Grüner als Preis für die Rettung des damals stark angeschlagenen deutsch-niederländischen Unternehmens verlangt worden: VFW-Fokker, von seiner Düsseldorfer Zentralgesellschaft gesteuert, hatte sich mit dem in Bremen an den Start gebrachten Kurzstrecken-Jet VFW 614 hoch verschuldet und unmäßige Bürgschaften der Bundesrepublik in Anspruch genommen.

Den Weg zu der von Grüner gewünschten deutschen Einheitsgesellschaft der Luft- und Raumfahrt aber verstellten nun die Holländer. Fokker-Chef Frans Swarttouw wollte sich die Trennung teuer bezahlen lassen und ließ die von Grüner verlangten Trennungsverhandlungen mit VFW schleifen.

Das von Swarttouw betriebene Goslowlow zahlte sich auch für den deutschen Unternehmensteil VFW und dessen Gesellschafter aus. Denn nun hatten sie Zeit, Schritt für Schritt den Anspruch des MBB-Konzerns auf Gratis-Übernahme der VFW-Gesellschafteranteile und auf die totale Eingliederung von VFW in MBB zu zerstören.

Keineswegs, so mäkelte etwa Bremens Bürgermeister Hans Koschnick, werde sich Bremen die VFW-Arbeitsplätze wegnehmen lassen. Und rasch übernahm der Bremer Senat die Herrschaft in der Hanseatischen Industriebeteiligungen GmbH, die 26,4 Prozent des VFW-Gesellschaftskapitals hielt;



1972

Ein neuer
Computerhersteller?
Irgendwo in Deutschland.
Umsatz im ersten Jahr:
0,4 Millionen DM.



1979

Ein erfolgreicher
Computerhersteller!
In ganz Deutschland
und Europa.
Installierter
Jahres-Umsatz 1979:
100 Millionen DM.

Unsere Leistung — Ihr Erfolg

CTM

COMPUTER +
TEXTSYSTEME

CTM-Computertechnik Müller GmbH
Max-Stromeyer-Str. 37 · 7750 Konstanz
Tel. 07531/63011 · Telex 07 33 266

die übrigen VFW-Teilhaber — Krupp (35,2 Prozent), United Technologies (26,4) und die Heinkel-Gruppe (12) — verhielten sich passiv: Sie hatten nichts mehr zu verlieren und waren im Prinzip verkaufsbereit.

Und dabei gewannen sie unversehens: Durch das plötzlich erfolgreiche Airbusprogramm, durch den Produktionsbeginn des Kampffliegerprogramms Tornado und den Auftrag an die VFW-Tochter Erno Raumfahrt, zwei Spacelab-Weltraumlaboratorien zu bauen, faßten die Bremer wieder Tritt.

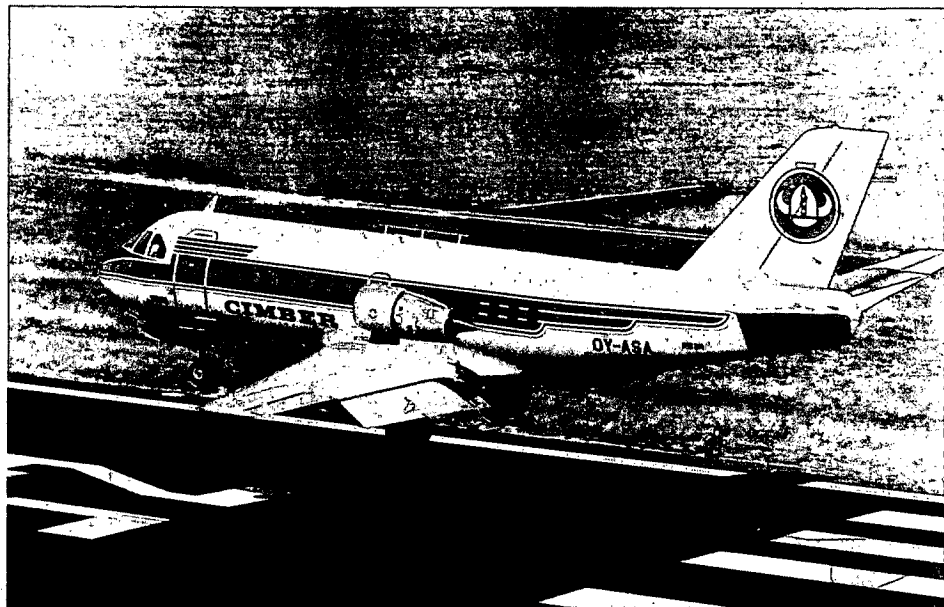
Gegen Jahresende 1979 kam überraschend dann auch das Trennungsgeschäft in Gang. Damals hatte die US-Beratungsfirma McKinsey nach zwei Jahren Recherchen ein Gutachten abgeliefert, das dem Fokker-Konzern für die Zukunft testierte, auch ohne Bindung an ein anderes Unternehmen bestehen zu können: Seit November 1979 tagten die Aufsichtsräte beider Unternehmen alle zwei Wochen.

Bonnas Grüner trieb das Tempo nun mit immer üppigeren Zusagen an die geschäftstüchtigen Holländer weiter an. Als er ihnen schließlich die gesamten Schulden gegenüber dem Bund — 150 Millionen Mark — und dem Bremer Staat — 24 Millionen Mark — erließ und zudem noch über einen Barausgleich zu sprechen begann, machten die Holländer die Leinen los. Am 11. Februar 1980 publizierten VFW und Fokker gleichlautende Erklärungen, in denen zu lesen stand, daß „die beiden Betriebsgesellschaften in Bremen und in Amsterdam in Zukunft wieder selbständig geführt“ werden.

Noch bevor diese Nachricht formuliert wurde, hatten die VFW-Gesell-



Fokker-Chief Swarttouw
Millionengewinne durch Warten



VFW-Produkt VFW 614: Millionenverluste durch Starten

schafter eilig schon ihre Ausgangspositionen für die künftige Fusion mit MBB verändert. „Von einer Übernahme-lösung“, so ein Bremer VFW-Manager, „kann keine Rede mehr sein.“

Denn für 40 Millionen Mark wollte Bremens Senatsdirektor Hennemann nun den 35,2-Prozent-Anteil des an VFW nicht mehr interessierten Krupp-Konzerns übernehmen. Mit weiteren 15 Millionen will der Bremer die verkaufsbereite Gründerfamilie Heinkel abfinden. Dann — so rechnete Hennemann kühn — besitze Bremen 73,6 Prozent der VFW-Anteile und werde einen Teil davon an MBB weiterverkaufen. Der deutsche Luft- und Raumfahrt-Konzern sei dann perfekt, VFW bleibe dennoch ein geschlossenes Unternehmen, und das Arbeitskräftedilemma sei für Bremen ausgestanden.

Aber schon vor Weihnachten schwante dem Bremer Beamten, daß ihm unvermutete Schwierigkeiten ins Haus standen. Aus dem fernen Hartford in Connecticut/USA meldete sich energisch der 26,4-Prozent-Gesellschafter United Technologies (UTC). UTC-Chef Harry Gray, der seinen Anteil im Aufsichtsrat vorher stets von Krupp hatte vertreten lassen, wollte plötzlich ganz genau wissen, wieviel das Unternehmen VFW wert sei.

Wenig später diktierte Grays europäischer Statthalter Eugene McAuliffe von Brüssel aus einen Brief an VFW-Gesellschafter Bremen, in dem er sein „Erstaunen“ über die Debatten um die Gesellschafteranteile ausdrückte — so als gebe es den Gesellschafter UTC überhaupt nicht.

Als kurz darauf Wirtschaftsstaatssekretär Grüner der Bremer VFW die üblichen Bonner Zahlungen verweigerte, um VFW rasch in die Fusion mit MBB zu treiben, streckte Gray die fehlenden 60 Millionen Mark lässig vor:

Endgültig dämmerte den Bremern, daß der vorher so passive US-Partner etwas vorhatte. Mitte Januar kam dann durch Zufall heraus, was UTC-Chef Harry Gray in Wahrheit plante. Vom SPIEGEL gefragt, an wen er seinen VFW-Anteil denn verkaufen wollte, wurde Gray deutlich: „Wir wollen nicht verkaufen. Im Gegenteil.“

Denn fern in Connecticut war das UTC-Management gerade dabei, sein Unternehmen, zu dem so renommierte Firmen gehören wie der Triebwerkhersteller Pratt & Whitney (Weltmarktanteil bei Düsentriebwerken: 79 Prozent) und die Hubschrauberfabrik Sikorsky, zu einem Technologiemulti umzubauen. Schwerpunkt der neuen Strategie: Europa.

Um seiner neuen Politik den notwendigen Nachdruck zu geben, hatte Gray schon vorher einen Mann als Partner und Nachfolger angeheuert, der Europas Staatsfinanzen und Technologiepotential besser beurteilen kann als fast jeder andere: den abgedankten Nato-Oberbefehlshaber General Alexander Haig.

Gray und der General wollen sich nun über den VFW-Anteil Zutritt in die Aufsichtsgremien des Technologiekonzerns MBB verschaffen, der in den meisten europäischen Militärprojekten und auch im aufblühenden Airbus-Geschäft steckt. „Wir werden“, so Gray, „einige Vorschläge machen, über die man bei MBB sehr intensiv nachdenken muß.“

Wegen Gray wird nun auch Bremens Beteiligungsstrategie Hennemann in tiefes Nachdenken verfallen. Bevor nämlich das Land Bremen die VFW-Anteile des Krupp-Konzerns kaufen kann, muß erst Grays UTC gefragt werden. Nach einem alten Vertrag soll der Amerikaner das Vorkaufsrecht auf die Krupp-Anteile besitzen. ♦