DPA

Rover-Produktion in Longbridge: *Gewerkschaften kämpfen für das Phönix-Konsortium*

AUTOMOBILINDUSTRIE

Akt der Verzweiflung

Ist BMW die teure britische Tochter Rover wirklich los? Hinter den Kulissen spielen sich seltsame Dinge ab.

Die unangenehme Botschaft erreichte BMW am vorvergangenen Freitag. Der ehemalige Rover-Chef John Towers überreichte persönlich das Angebot, die verlustträchtige BMW-Tochter Rover zu übernehmen.

Nichts konnte BMW-Chef Joachim Milberg ungelegener kommen. Die Offerte von Towers bringt den Münchner Konzern, der bislang über einen Verkauf von Rover ausschließlich mit der Risikokapitalgruppe Alchemy verhandelt, arg in die Klemme. Denn anders als bei den üblichen Versteigerungen, in denen der Preis mit der Zahl der Bieter steigt, könnte er in diesem Falle sinken.

Towers will von den Münchnern mehr, als die hergeben wollen: Das von ihm geführte so genannte Phönix-Konsortium, zu dem der britische Autozulieferer Mayflower, der Rennwagenproduzent Lola und Rover-Händler gehören, will nicht nur, wie Alchemy, die Rover-Modelle 25, 45 und 75 und das Werk Longbridge übernehmen, sondern auch den Mini und die modernisierte Fabrik Oxford. Der Mini aber ist fest für die künftige Modellpalette des BMW-Konzerns eingeplant.

Einfach ablehnen kann Milberg das Angebot der Phönix-Truppe nicht. Denn während Alchemy Rover in einen kleinen Nischenanbieter von Sportwagen der Marke MG verwandeln und die Belegschaft drastisch reduzieren will, verspricht Phönix den Erhalt von wesentlich mehr Arbeitsplätzen. Deshalb setzen sich der britische Handels- und Industrieminister Stephen Byers und die Gewerkschaften für dieses Konsortium ein. BMW gerät weiter unter Druck.

Immer deutlicher wird nun, dass Milbergs am 17. März verkündetes Sanierungsprogramm kein gut geplanter Befreiungsschlag war, sondern eher ein Akt der Verzweiflung.

Bis heute versteht kaum einer in der Branche, dass Milberg damals ankündigte, BMW werde die verlustbringende Tochter Rover an die Alchemy-Gruppe verkaufen, obwohl er noch nichts in der Hand hatte außer einer Absichtserklärung der Interessenten.

Seitdem ist alles offen. Alchemy kann unerfüllbare Bedingungen stellen oder wieder abspringen, neue Interessenten können die Verhandlungen stören, und sogar der schlimmste Fall ist noch nicht ausgeschlossen: dass die Verhandlungen mit beiden Interessenten scheitern und BMW auf Rover sitzen bleibt. Dann müssen die Münchner, so hat der Vorstand bereits entschieden, die Rover-Fabriken selbst schließen – was noch mehr Geld und Image kostet.

NTI

Kaufinteressent Towers
Einfach ablehnen kann BMW nicht

Entsprechend angespannt ist die Stimmung in der Konzernzentrale. Nachdem Milberg vor gut einem Jahr zur eigenen Überraschung BMW-Chef wurde, hat er das Unternehmen erst richtig in den Schlamm gefahren. Milberg setzte zunächst voll auf die britische Tochter und sorgte dafür, dass die Marken BMW und Rover eng miteinander verflochten wurden. Vertrieb und Produktion wurden so miteinander verzahnt, dass sie jetzt nur schwer zu trennen sind.

BMW drängte seine Händler zu Millioneninvestitionen: Sie sollten zusätzlich Schauräume für Rover-Modelle errichten. Jetzt wollen die Händler mit einer einstweiligen Verfügung den Verkauf von Rover verhindern und fordern Schadensersatz von BMW. Doch im BMW-Vorstand gibt es keinen Manager, mit dem sie dieses Problem besprechen könnten: Seit Milberg auf einen Schlag drei Spitzenmanager entließ, aber in der Eile nur zwei Posten neu besetzen konnte, verfügt der Konzern über keinen Vertriebsvorstand.

Hohe Folgeschäden wird es auch geben, weil Milberg die gesamte Motorenproduktion von Rover und BMW miteinander verknüpfte. In München werden alle Acht- und Zwölfzylindermotoren montiert, und in Hams Hall baute der Konzern eine riesige neue Fabrik, in der alle Vierzylinderantriebe für BMW und Rover hergestellt werden sollen. Das Werk wird erst in diesem Sommer eingeweiht – doch es gilt schon jetzt als Investitionsruine.

Die Rover-Fertigung wird, unter welchem Eigentümer auch immer, stark verringert. Der Bedarf an Motoren sinkt entsprechend. Die Fabrik in Hams Hall kann kaum zur Hälfte ausgelastet werden und macht für BMW nach der Trennung von Rover kaum noch Sinn. „Warum sollen wir“, fragt ein BMW-Vorstand, „bei dem hohen Pfund-Kurs in England Motoren herstellen, die wir in Deutschland viel billiger produzieren könnten?“

Ähnliche Folgeschäden verursachen andere Aktionen, mit denen Milberg noch bis vor wenigen Monaten den Konzern auf eine gemeinsame Zukunft mit Rover ausrichtete. So ließ er die Fertigungsanlagen für den neuen Mini vom Rover-Werk Oxford nach Longbridge transportieren, weil diese Fabrik besser ausgelastet werden sollte. Nun müssen die Maschinen wieder eingepackt und zurückgebracht werden. Denn jetzt will BMW das Werk Longbridge verkaufen und Oxford behalten. Folge: Der neue Mini kann nicht mehr wie geplant in diesem Jahr auf den Markt kommen, sondern erst 2001.

Doch vielleicht kommt alles noch völlig anders, und BMW gibt, unter dem Druck britischer Politiker, auch die Mini-Fertigung ab. „Das wollen wir auf keinen Fall“, so ein BMW-Vorstand, „aber zurzeit ist wohl nichts mehr unmöglich.“

DIETMAR HAWRANEK