

AUTOINDUSTRIE

Willkommen im Kapitalismus

Die Chrysler-Sanierung wird zum Höllenjob: Die deutsche Konzernspitze gilt vielen Beschäftigten als Besatzungsregime.

Tim wird es Jürgen Schrepp schon zeigen. Spätestens im März. Dann läuft sein Leasingvertrag für einen Jeep Cherokee aus, und dann wird er sich ein Ford- oder ein General-Motors-Modell kaufen, irgendeins, nur keinen Chrysler mehr. Denn Tim ist, wie er in einer E-Mail an die „Detroit Free Press“ schreibt, sauer, dass die Deutschen ein amerikanisches Unternehmen „gestohlen“ haben.

Ken zeigt es Schrepp bereits jetzt. Die Schadensersatzklage des Großaktionärs Kirk Kerkorian, der vom DaimlerChrysler-Boss rund 20 Milliarden Mark haben will, weil der nicht einen Zusammenschluss gleich Starker, sondern eine Übernahme durchzog, findet Ken gut. Der „Detroit News“ mailte er einen Gruß, den sie an Schrepp weiterleiten möge: „Willkommen im US-Kapitalismus.“

Dort artikulieren sich derzeit vor allem Ärger, Wut und Spott über den DaimlerChrysler-Vorsitzenden. Ob in Internet-Foren, auf einer eigenen Web-Seite (www.chryslertakeover.com) oder in Kommentaren – die Botschaft ist meist die gleiche: Der deutsche Boss hat die Amerikaner über den Tisch gezogen und sich anschließend lustig über sie gemacht.

In einem offenen Brief („Dear Herr Jürgen Schrepp“) spricht die „Detroit News“ dem Konzernboss die Glaubwürdigkeit ab, weil er die Chrysler-Übernahme als Fusion getarnt habe: „Nun traust Dir niemand mehr.“ Zudem fragt das einflussreiche Blatt, „was ist aus dem deut-



Website der „Detroit News“, Konzern-

Doch wie will Schrepp sein Sanierungsprogramm begründen, das wohl Entlassungen und die Schließung mindestens eines Werks enthalten wird, wenn er als ausländischer Er-

oberer dasteht, der ein amerikanisches Nationalheiligtum besetzt hält?

Es sind die so genannten Soft Facts, die Schrepps Lage jetzt verschärfen. An seinen Fähigkeiten, ein angeschlagenes Unternehmen zu sanieren, zweifelt im Aufsichtsrat kaum einer. Doch seit der DaimlerChrysler-Vorsitzende die Amerikaner völlig unnötig verärgerte („Börsenzeitung“: „Hätte Schrepp doch nur geschwiegen“), wachsen bei den Kontrolleuren die Bedenken, ob er der richtige Mann an der Spitze ist. „Gerade zum Steuern einer Welt AG“, so ein Aufsichtsrat, „bedarf es einer gehörigen Portion Feingefühls“.

In der Führungsetage des größten Aktionärs, der Deutschen Bank, wurde bereits über eine mögliche Ablösung Schrepps diskutiert. Die DaimlerChrysler-Aktien der Bank haben seit der Fusion mehr als fünf Milliarden Mark an Wert verloren. Der einstige Bankchef und DaimlerChrysler-Aufsichtsratsvorsitzende Hilmar Kopper verteidigt Schrepp, dem er freundschaft-

lichen Top-Manager geworden, der einst zum Helden des Shareholder-Value wurde?“ und liefert die Antwort gleich mit: „Dieser Titel klingt inzwischen geradezu lächerlich.“

Es müsste Schrepp nicht sonderlich kümmern, was die Tims und Kens von sich geben. Er könnte die „Hochzeit im Himmel“, wie er die Übernahme von Chrysler einst bezeichnete, für ein Weilchen vergessen und sich über die Hochzeit in Landsberg freuen, wo er vergangene Woche seine Bürochefin und Lebensgefährtin Lydia Deininger ehelichte. Nur leider: Die Tims und Kens drücken eine offenbar weit verbreitete Stimmung in den USA aus, die die Sanierung von Chrysler erschweren wird.

Ex-Konzernchef Lee Iacocca konnte Chrysler einst vor der Pleite retten, weil er auch an das amerikanische Nationalgefühl appellierte und die mächtige Automobilarbeiter-Gewerkschaft UAW davon überzeugte, dass harte Einschnitte nötig sind.



SVEN SIMON (M.)

Chef Schrempp, Chrysler-Produktion: *Die schwierigsten Verhandlungen haben erst begonnen*

lich verbunden ist. Doch mehrere Top-Manager des Geldhauses wollen Schrempp nur noch Zeit bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung im Februar geben.

Dann müsse ein überzeugendes Sanierungskonzept für Chrysler und für Mitsubishi vorliegen, das auch an der Börse Wirkung zeigt. Sonst müsse eine neue Strategie her, so ein Deutsche-Bank-Manager, und die könne nur ein neuer Konzernchef durchführen. Vorstellbar sei beispielsweise eine Teilung von Chrysler: in eine Geländewagen-Sparte Jeep, die Daimler behalten könnte, und in die Produktion von Personwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die wieder abgegeben und an der Börse platziert werden könnte.

Kurzfristig hat die Klage Kerkorians die Position des Konzernchefs sogar gestärkt. Gegen den Angriff des gefrusteten Milliardärs nehmen die Aufsichtsräte ihn erst mal in Schutz. Mittelfristig aber hängt die Zukunft des Konzerns und seines Bosses von Chrysler ab. Und die Lage bei der US-Tochter ist schwieriger als erwartet.

Die Fabriken müssen modernisiert, einige Modelle wie der Mittelklasse-Wagen Neon wohl eingestellt werden, und in den umfangreichen Leasingverträgen von Chrysler lauern zusätzliche Milliarden-

Risiken. Ein Drittel aller Fahrzeuge wird bei Chrysler geleast. Wenn die Autos am Ende des Vertrags von den Kunden zurückgegeben werden, muss Chrysler die Gebrauchtwagen weiterverkaufen. Bei der sich derzeit abschwächenden Autokonjunktur in den USA kann Chrysler die Wagen kaum zu den Preisen loswerden, zu denen sie noch bilanziert sind. Dem Unternehmen drohen hohe Abschreibungen, im schlimmsten Fall von einigen Milliarden Dollar.

Erschwert wird die Arbeit des neuen Chrysler-Chefs Dieter Zetsche durch das Misstrauen vieler Chrysler-Manager gegen die Bosse aus Germany. Einige vermuten gar, die Deutschen hätten Chryslers Kassen geplündert. Hintergrund: Vor der Fusion verfügte die US-Firma über Barreserven von neun Milliarden Dollar. Jetzt sollen es nur noch zwei Milliarden sein. Beteuerungen der Stuttgarter, die Zahlen träfen nicht zu, werden im Chrysler-Hauptquartier skeptisch zur Kenntnis genommen.

Dort versucht Zetsche mittlerweile, auch mit kleinen Gesten die Vorbehalte abzubauen. Der Mann mit dem mächtigen Schnauzbart isst selten im „Executive Dining Room“ auf der Vorstandsetage, sondern geht fast täglich in die Cafeteria mit

Selbstbedienung und ist für jeden ansprechbar. Seine immer gleiche Botschaft: „Wir können es nur gemeinsam schaffen.“

Helfen soll zunächst Mercedes-Benz. Zetsche will die Kosten durch die Übernahme von Mercedes-Technik senken. Der abgelöste Chrysler-Boss Jim Holden soll solche Versuche stets abgewehrt und den Einsatz von Mercedes-Motoren lange Zeit mit immer neuen Ausreden blockiert haben.

Helfen könnte auch der Einsatz von Mitsubishi-Teilen oder gar die Übernahme ganzer Modelle. So wird geprüft, ob ein Mitsubishi-Pick-up als Basis für ein Chrysler-Modell dienen könnte.

Die schnellen Einsparungen, die Chrysler dringend braucht, bringen solche Projekte allerdings nicht. Zetsche hat deshalb als Erstes mit den Lieferanten verhandelt, bei denen Chrysler für knapp 90 Milliarden Mark einkauft, und von ihnen verlangt, dass sie ihre Preise vom 1. Januar nächsten Jahres an um fünf Prozent senken. Dadurch soll Chrysler 4,5 Milliarden Mark sparen.

Die schwierigsten Verhandlungen haben für Zetsche erst begonnen. Zweimal bereits hat er sich mit Steven Yokich, dem Chef der Automobilarbeiter-Gewerkschaft getroffen. Er muss die UAW davon überzeugen, dass sie den geltenden Tarifvertrag löst, der Entlassungen und Fabrik-schließungen bis 2003 untersagt.

Die Gespräche waren keineswegs unfreundlich, sagt ein Beteiligter. Dabei kommt Zetsche wohl zugute, dass sich der Zorn vieler Beschäftigter zunehmend auch auf die Chrysler-Manager richtet, die das Unternehmen mit Millionen-Abfindungen verlassen haben.

Bob Eaton, der einstige Chrysler-Chef, habe die Firma verkauft und sich dabei die eigenen Taschen gefüllt, schreibt Internet-User Robert der „Detroit Free Press“: „Und während Eaton jetzt möglicherweise auf einer tropischen Insel sitzt und das Geld zählt, das er mit dem Deal gemacht hat, fürchten die Beschäftigten um ihren Job.“

DIETMAR HAWRANEK