

Ob's überhaupt langt

Auch Baukönig Mosch hat Schwierigkeiten. Sein kühnstes Projekt, die Überbauung der Stadtautobahn in Berlin, ist gefährdet.

Das „Berlin der Zukunft“ will Heinz Mosch, Deutschlands größter Bauunternehmer, eigener Werbung zufolge schon heute bauen. Aber die Zukunft ist Mosch fürs erste verbaut.

Kühn hatte Mosch zum Jahresbeginn 1972 im Berliner Hilton-Hotel ein 350-Millionen-Projekt präsentiert, das größte, mit dem er je hantiert hatte: die Überbauung eines Teils der Berliner Stadtautobahn mit Komfort-Wohnungen. Anderthalb Jahre später muß Mosch, gequält von hohen Kreditzinsen und erschwerten Wohnungsabsatz, gesundschrumpfen.

Berlins Bausenator, die mißlichen Erfahrungen mit Sigrid Kressmann-Zschachs Steglitzer Kreisel im Sinn, meldete Zweifel an der Finanzierbarkeit des Riesen-Projekts an. Der Senator verlangte eine neue Kostenrechnung. Verzögert wird das Überbaupro-

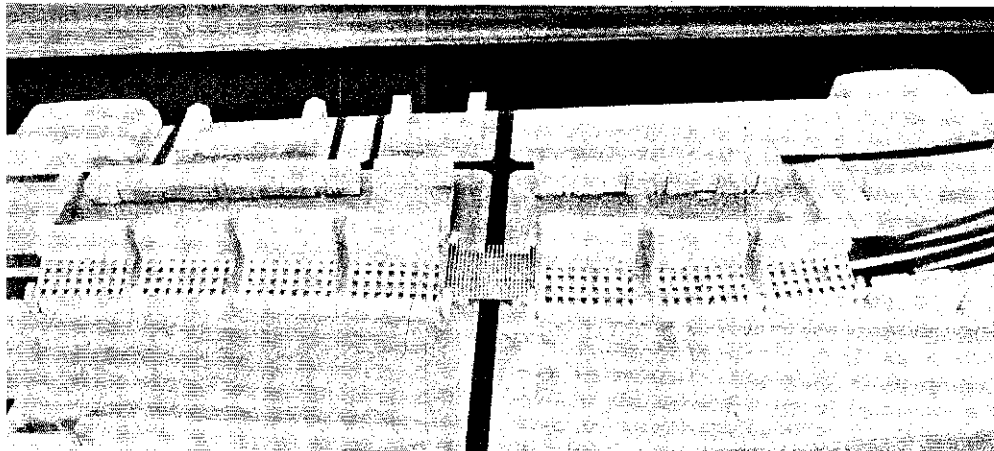
jekt zudem von Gutachten, die der Senat bestellt hatte. Eine Expertise aus Zürich, die Belüftungs- und Lärmprobleme im Autobahntunnel unter den terrassenförmig zu errichtenden Wohnungen untersucht, steht noch aus. Ehe aber der Senat den Bau nicht freigibt, dürfen weder Bagger noch Baukran anrollen.

So streng waren die Sitten im neuen Berlin nicht immer. Viele Großbauten, so etwa der Steglitzer Kreisel, standen bereits, als der Bebauungsplan gebilligt wurde. Heute, meint der Leiter der Berliner Mosch-Niederlassung, Hans-Hermann Stober, könne „kein Spatenstich mehr ohne Bebauungsplan“ getan werden.

Vor der schwersten Hürde steht Mosch, wenn es an die Beschaffung des

Eigenkapitals geht. Für die Wohnterrassen über der Autobahn — 120 Millionen Mark sind bereits in Häuserzeilen neben der Schnellstraße verbaut worden — müßte er noch 92 Millionen Mark als Eigenkapital und 138 Millionen an Fremdgeld aufbringen.

Bislang verschaffte Mosch sich das Geld durch Abschreibungs-fonds in Form von Kommanditgesellschaften. Aber die Bereitschaft westdeutscher Spitzenverdiener, sich mit einer Kommanditeinlage in Berliner Abschreibungs-bauten einzukaufen, ist nach der Steglitzer Kreisel-Pleite gering geworden.



Mosch-Projekt Stadtautobahn-Überbauung, Mosch: Die Geldgeber sind verschreckt

Von dem schmaler fließenden Kapitalstrom nach Berlin sickerten im vergangenen Jahr ohnehin nur noch gut 50 Millionen Mark in die Mosch-Fonds. In den fünf Jahren davor waren es regelmäßig um die 90 Millionen Mark gewesen. Um die Wohnungsbau-Kreditanstalt — die durch Zuschüsse die Wohnungsmieten auf ein erträgliches Maß heruntersubventioniert — oder auch die Geschäftsbanken — die durch Bauträger-Konkurse und die allgemeine Branchenflaute gewarnt sind — für sein kühnes Konzept zu gewinnen, muß Mosch aber mindestens ein Drittel des Eigenkapitals vorzeigen.

Wie ernst inzwischen die Lage auf dem Bau auch für scharf kalkulierende Großunternehmer geworden ist, ließ der Wiesbadener Baulöwe in der vergangenen Woche erkennen: Die Zeichner von vier Mosch-Immobilienfonds wurden von der Nachricht überrascht, daß sie die ihnen zugesagten Zinsen von jährlich fünf bis sechs Prozent für 1973 nicht erhalten werden.

Bei den Fonds-Bauten in München, Mainz, Wiesbaden und Ludwigshafen (Eigenkapital: insgesamt 40 Millionen) ging für Mosch die Rechnung nur solange auf, wie er steigende Mieten einkalkulieren konnte. Das aber wurde in Westdeutschland vergangenes Jahr unmöglich.

Der vorsichtige Mosch hatte deshalb seine Rendite-Garantie für die vier Fonds nur unter dem Vorbehalt gegeben, daß keine „Minderungen und Ausfälle von Mietverträgen“ infolge einer neuen wirtschaftlichen Situation oder geänderter Mietengesetzgebung eintreten — Kleingedrucktes, das die Anleger übersahen. Auf dieses Kleingedruckte aber beruft sich Mosch heute: Bei den durch Gesetz praktisch eingefrorenen Mieten seien viele Wohnungen nicht mehr gewinnbringend zu belegen.

Auch aus anderen Gründen sah Mosch sich genötigt, die Notbremse zu ziehen. Viele von Mosch vorfinanzierte Eigentums- und Mietwohnungen stehen leer — beispielsweise in München, wo mit dem „Hausbesitzanteile München — Fonds 1“ 300 Wohnungen errichtet wurden. In den Häusern wohnten, behauptet die Mosch-Zentrale, zunächst 20 Prozent „faule Kunden“.

Heute aber suchen Moschs Verkäufer noch 30 Mieter für den Fonds 1. Die Folge: Auch dieser Fonds wird den Zeichnern für 1973 keinen Ertrag bringen. Moschs Treuhandbanken — so die letzte Zeit durch strapaziöse Geldanlagen geschwächte Hessische Landesbank — prüfen jetzt, ob Unternehmer Mosch seine Zinsgarantie zu Recht zurücknimmt. Aber die Bankiers kamen schnell dahinter, daß Zinszahlungen Mosch an die Substanz gehen würden — und an der Mosch-Substanz ist vor allem die Hessische Landesbank heftig engagiert.

Je deutlicher Moschs Finanzprobleme bekannt werden, desto geringer wird seine Chance, das Berliner Tunnel- und Terrassen-Projekt noch zu bauen. Zwar trägt Stober noch vorsichtigen Optimismus zur Schau. Die erforderlichen 92 Millionen Eigenkapital müßten selbst dann zu beschaffen sein, wenn die Anlagebereitschaft der betuchten Westdeutschen weiter drastisch zurückgehen sollte.

So sicher wie er tut, scheint Stober aber keineswegs. Erst einmal, so schwächt er ab, wolle die Mosch-Gruppe die Entscheidung des Bausenators zum Projekt Schlangenhader Straße abwarten. Danach werde die Gruppe dann in die Werbung für den neuen Fonds gehen.

„Und dann“ — so Stober — „zählen wir erst einmal unser Geld, ob's überhaupt langt.“