



Hapag-Lloyd-Reeder Willner
Kurskorrektur befohlen

der amerikanischen Politik zudem so stark verunsichert, daß ihnen der Mut zu maritimen Lustreisen vergangen ist. Gegenüber dem Vorjahr sind die Buchungen in Amerika bereits um 20 Prozent gesunken.

In den Reedereikontoren an der deutschen Wasserkante befürchtet man jetzt, daß immer mehr ausländische Musikkdampfer von den Dollar-Küsten abdrehen werden. Preiskämpfe um die billigsten Buchungen zwischen Island und Südafrika könnten die Folge sein.

Das von den Hamburger und Bremer Schiffsherren angestrebte Ziel, gegen ausländische Rivalen „den Markt besser abzudecken“ (Willner), hätten die künftigen Partner freilich schon 1968 erreichen können. Damals wurde eine bereits fest vereinbarte Kooperation wegen „unüberbrückbarer Meinungsverschiedenheiten“ im letzten Augenblick abgepiffen. In Wirklichkeit glaubte Bitsch-Christensen herausgefunden zu haben, daß er allein mehr Geld verdienen könne.

Die Rechnung des Reeders („Wir sind jung und frech und werden eine aggressive Geschäftspolitik betreiben“) schien aufzugehen, weil er sich 1969 von der Deutschen Werft das modernste deutsche Passagierschiff bauen ließ: den für 600 Passagiere und 400 Besatzungsmitglieder bestimmten Turbinenkreuzer „Hamburg“.

Müheles gelang ihm auch die Finanzierung des Luxusriesen (Werftpreis: 100 Millionen Mark), an dem der Reeder 236 Ärzte, Steuerberater und andere wohlhabende Freiberufler beteiligte. Insgesamt kassierte er 35 Millionen Mark Kommanditistengelder.

Statt der von Bitsch-Christensen prophezeiten zehn Millionen Mark Gewinn in jedem der ersten fünf Betriebsjahre mußten die Geldgeber jedoch bald feststellen, daß die Einnahmen der „Hamburg“ gerade für die Zinsen und die Kredittilgung ausreichen. Selbst nach

dem Verkauf der „Hanseatic“ hat das Unternehmen noch so hohe Schulden, daß der künftige Partner Hapag-Lloyd bei einer Fusion „nichts überstürzen will“ (Willner).

Die vorsichtigen Hapag-Lloyd-Manager sind für schweres Wetter in der Seetouristik ohnehin besser gerüstet als die Deutsche Atlantik Linie. Denn im Gegensatz zu Bitsch-Christensen verfügen sie über eine eigene Reiseorganisation mit 61 Verkaufsbüros.

Das meiste Geld verdient das Unternehmen (Jahresumsatz 1972: 1,1 Milliarden Mark) jedoch mit seiner modernen Frachter- und Containerflotte, in der zur Zeit 59 Schiffe mit 867 000 Tonnen Tragfähigkeit Dienst tun. Seit dem Frühjahr ist die Gesellschaft mit drei Boeing 727 außerdem in der Luftfahrt-Touristik tätig.

Die verzögerte Flottenfusion gab anderen Reiseveranstaltern inzwischen reichlich Gelegenheit, sich auf künftige Marktoffensiven der Reeder vorzubereiten. Die Touristik Union zum Beispiel charterte zu ihrer aus elf Schiffen bestehenden Urlaubsarmada die von Bitsch-Christensen eben erst abgestoßene „Hanseatic“ (neuer Name „Doric“) und will an Bord der Neuerwerbung „die Preise in allen Klassen um ein Drittel herabsetzen“.

Noch schärfer hat der Frankfurter Versandgroßhändler Josef Neckermann kalkuliert, der mit den Russenkreuzern „Taras Schewtschenko“ (19 860 BRT), „Iwan Franko“ (20 000 BRT) und vier weiteren ausländischen Musikkdampfern bis zu 60 Prozent billiger als renommierte westliche Reedereien fährt.

Wenn die Flottenfusion der deutschen Kreuzfahrt-Reeder perfekt ist, wollen die Frankfurter sogar einen zusätzlichen Preisbrecher aus der Sowjet-Union anheuern. Neckermann-Sprecher Günter Euler: „Deutsche Reeder können mit unseren Schiffen nicht konkurrieren — wenn sie es versuchen, sind sie nach einer Saison pleite.“

ERDÖL

Schon ein Fortschritt

Spätestens 1980 soll West-Berlin zur Hälfte von Ost-Raffinerien mit Öl versorgt werden. Wirtschaftssenator König will das neue Ostgeschäft durch westliche Ölkonzerne abwickeln lassen.

Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Schütz hielt es für „wichtig und bedeutsam“, CDU-Fraktionsführer Heinrich Lummer sah einen Versuch, die Stadt vom Bund zu isolieren: Gegen Ende der siebziger Jahre sollen nach Plänen des Senats West-Berlins Autofahrer die Hälfte ihres Benzins aus Ost-Raffinerien beziehen.

Am 5. Juli hatte der Berliner Wirtschaftssenator Karl König Abgesandte der westdeutschen Mineralölindustrie aus Hamburg (Esso, Shell, BP, Texaco), Bochum (Aral) und München (Agip) in seine Amtsräume in der Martin-Luther-Straße gebeten.

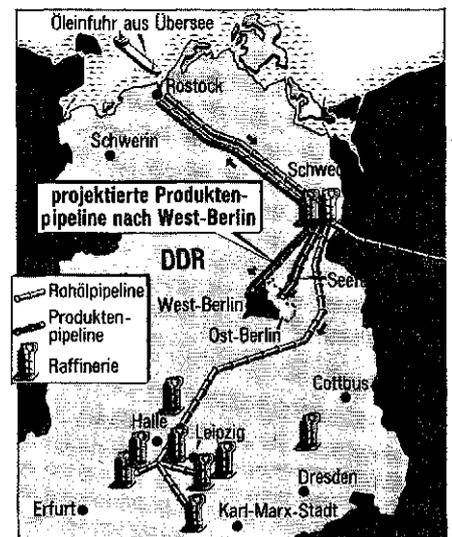
Die Öl-Manager sollten mit den um die Benzin-Versorgung der Stadt — gegenwärtiger Jahresbedarf: 431 000 Tonnen — besorgten Stadtvätern ein Angebot der DDR-Regierung diskutieren, das Klaus Schütz mit direkter Post unter Umgehung des Bonner Dienstweges zugesteckt worden war: die einstige Front-Stadt mit einer Ölprodukten-Leitung von etwa 1,8 Millionen Tonnen Jahreskapazität an das ostdeutsche Raffinerie-Zentrum Schwedt anzuschließen.

Königs Energiefachmann Martin Bloßfeldt präsentierte den westdeutschen Öl-Experten einen Vorschlag, wie künftige Geschäftsbeziehungen mit der DDR nach Meinung des Senats aussehen könnten: Er empfahl den Öl-Managern die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft — ohne Staatsbeteiligung —, die dann als einzige westliche Anlaufstelle der DDR-Staatshandlungsgesellschaft „Intrac“ gegenüberstände.

Die Anteile an der Öl-Einkaufsfirma, so lockte Königs Unterhändler, sollten sich nach der gegenwärtigen Berliner Marktstellung der Konzerne errechnen. Federführend wäre nach dieser Rechnung die deutsche Tochter der britisch-holländischen Royal Dutch/Shell-Gruppe. Bloßfeldt: „Ein tragfähiges Strukturmodell.“

Mit diesem Modell erhoffen Berlins Energieplaner, die 1980 überschlägig 5,4 Millionen Tonnen Ölprodukte in die Stadt schleusen müssen, einen allseitigen Interessenausgleich der Beteiligten aus Ost und West.

Im gleichen Arbeitsgang wollen sie die gegenwärtige Berliner Ölimportfirma Rex-Handelsgesellschaft der neuen Organisation einverleiben und damit ein Ärgernis beseitigen, das besonders



die freien Tankstellen der Stadt beklagen: das Preismonopol eines Privatmannes für importiertes Ostöl.

Inhaber der Rex nämlich ist Otto Schulte-Frohlinde, Schwiegervater des Hürdenspringers Alwin Schockemöhle, dessen Pferde den Namen der Ostimportfirma tragen: „Rex the Robber“ und „Donald Rex“.

Osthändler Schulte-Frohlinde läßt bereits seit 1969 mit der „Intrac“ einen bis 1975 reichenden Liefervertrag abwickeln, über den vergangenes Jahr 900 000 Tonnen Ölprodukte — ein Viertel des Bedarfs — nach Berlin flossen. Ein bißchen mehr Streuung, glauben indes die West-Berliner Wirtschaftsverwalter, könne bei steigenden Liefermengen nichts schaden. „Ich hoffe zuversichtlich“, so König, „daß diese Aufgangsgesellschaft zustande kommt.“

An der neuen Gesellschaft haben die Vertreter der Ölindustrie bislang freilich nur intern Begeisterung durchblicken lassen. Nach außen geben sie sich distanziert. „Wir prüfen die Dinge sehr leidenschaftslos“, ließ Shell-Vorstandsvorsitzender Johannes Welbergen seine Presseabteilung verkünden.

Dies alles sei, so Hans-Joachim Burchard, BP-Direktor, „ein Wunsch der hohen Politik, daß so etwas geschieht“. Wir sind, ergänzte Agip-Mann Emilio Humouda, „am Anfang des Weges“.

Im Laufe des Weges sollen die westlichen Ölkonzerne nämlich technisches Know-how für eine von der DDR zu errichtende Raffinerie in Schwedt liefern und außerdem noch einen Teil der Finanzierungsmittel herbeischaffen.

Das „Petrochemische Kombinat“ in der alten Oder-Garnisonsstadt Schwedt zählt mit einem Jahresumsatz von zehn Millionen Tonnen Erdöl ohnehin schon mit zu den größten Raffinerien in Europa. Die Schwedt-Produkte — Benzin, Dieselmotortreibstoff, Kerosin, leichte und schwere Heizöle, Schmieröle, Bitumen — werden überdies nicht nur aus Sowjet-Rohöl gewonnen, das durch die (Druschba-), „Pipeline der Freundschaft“ heranfließt, sondern zu knapp einem Zehntel auch aus West-Rohöl, das die Tanker der Großkonzerne in Rostock löschen.

Bei einem so schönen Geschäft auf Gegenseitigkeit will Günter Wilitzki von der Berliner Industrie- und Handelskammer sogar „den politischen Pferdefuß“ einer zunehmenden DDR-Abhängigkeit West-Berlins einstweilen in Kauf nehmen.

Zurückgestellt haben auch Bonner Zaungäste der König-Tafelrunde ihre kartellrechtlichen Bedenken. Ministerialdirigent Gerhard Kling vom Wirtschaftsministerium: „Im Verhältnis zu jetzt bringt das doch schon einen Fortschritt.“

Wirtschaftsprofessor Klaus Peter Kisker vom FU-Institut für Konzentrationsforschung allerdings sieht es an-

ders: „Es bleibt unerfindlich, warum sich bei einem Kartell solch hoher Ordnung die öffentliche Hand nicht entsprechenden Einfluß sichern will. Hier von freier Marktwirtschaft zu sprechen, das ist ein bißchen witzig.“ Einzig Shell-General Welbergen behält die Ruhe. „Die Politiker haben es immer etwas eiliger als wir.“ Und: „Sprechen wir im Herbst weiter.“

Im Herbst freilich soll nach Politiker-Willen das Ost-West-Projekt schon fest vereinbart sein. Senator König: „Am liebsten hätte ich diesen Vertrag gleich von einem Notar besiegeln lassen.“

BUNDESHAUPTSTADT

Am Ende

Ressort-Egoismus, Planungsfehler und schlechte Zusammenarbeit verderben den Ausbau Bonns zur Bundeshauptstadt.

In Festreden pflügt Städtebau-Minister Hans-Jochen Vogel sich über das „Leitbild der vollkommenen Stadt“ zu verbreiten. Nicht die profitorientierte „Ökonopolis“, sondern die menschengerechte Humanopolis“ müsse Maßstab aller Planungen sein.

Derweil steht Vogels eigener Wirkungsstätte, der Bundeshauptstadt Bonn, die Zukunft einer planlos zusammengeschusterten Büropolis bevor.

Nach 24 Hauptstadtjahren ist Bonn weder das, was es einmal war, noch, was es gern sein möchte. Städtebaulicher Mißwuchs hat kaum noch etwas übriggelassen von der Idylle der gemächlichen rheinischen Pensionärs- und Universitätsresidenz. Die Einwohner-



Bauplaner im Kanzleramt: Sechsmal so teuer wie

zahl ist zwar von 110 000 im Jahr 1949 auf 281 000 (Groß-Bonn) in diesem Jahr gestiegen — zur Metropole aber hat es trotz Abgeordneten-Hochhaus und U-Bahn-Bau nicht gelangt.

Noch immer gibt es für die längst überfällige, zwischen der Stadt Bonn, dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund koordinierte Hauptstadtplanung kaum Ansätze. Und das schon zu Adenauers Zeiten und unglaubwürdige Polit-Postulat, Bonn dürfe — bis zur Heimkehr der Regierung nach Berlin — nur Provisorium bleiben, ist spätestens seit Amtsantritt der Großen Koalition für derlei Mängel kein Argument mehr.

Noch immer versuchen die Stabsplaner der Ministerien in der Manier der Gründerjahre, dem immer noch wach-

