

INDUSTRIE

RÖHRENKARTELL

Parole S. R. M.

Am 19. und 20. Januar protokollierte die Mannesmann-Sekretärin Hannelore Peters, 22, die Pläne zu einem weltweiten Industrie-Komplott.

Das geheimnisvolle Arrangement besprachen dreizehn Manager der Stahl-Industrie aus Japan und Westeuropa in Düsseldorf. Auf knapp vier Schreibmaschinen-Seiten erörterten sie eine internationale Marktaufteilung für nahtlose und geschweißte Stahlrohre.

In der zweitägigen Klausursitzung wollten sich die Konspiranten einen Sonder-Rabatt zu Lasten ihrer Kunden genehmigen. „Hinsichtlich besonders respektierter Märkte“ einigten sich führende internationale Unternehmen darauf, die von ihnen ohnehin schon fast total beherrschten einheimischen Absatzgebiete durch Absprachen vollends vor gegenseitiger Konkurrenz zu schützen.

Diesen Gebietsschutz, laut internationaler Rechtsauffassung die einschneidendste Form von Kartellabsprachen, besiegelten

- ▷ die deutsche Mannesmannröhren-Werke AG,
- ▷ Japans größter Stahlhersteller Nippon Steel Corporation,
- ▷ die japanischen Stahl-Konzerne Nippon Kokan Kawasaki und Sumitomo,
- ▷ das italienische Stahlhandelskontor Siderexport und der Stahlkonzern Dalmine in Mailand,
- ▷ das französische Stahl-Verkaufsbüro Comptoir F. B. T. in Paris und
- ▷ das Londoner Sekretariat der staatlichen Stahl-Einheitsgesellschaft British Steel Corporation.

Bei den Düsseldorfer Gesprächen erklärten sich beispielsweise die Mannesmann-Unterhändler bereit, die Japaner in bestimmten Fällen „preislich zu schützen“. Diese Zusage gilt dann, wenn Mannesmann die heimischen Märkte nicht ausreichend beliefern kann und deshalb Einfuhren notwendig sind.

Für dieses Zugeständnis an die gefürchtete japanische Konkurrenz sollen die Stahl-Manager aus dem Fernen Osten einen hohen Preis zahlen: Sie sollen sich dafür weitgehend vom Europa-Markt fernhalten und in jedem Fall vor der Abgabe eines Röhren-Angebots den Kartell-Brüdern ihre Konditionen offenlegen. IG-Metall-Funktionär und Mannesmann-Aufsichtsratsmitglied Eugen Loderer letzte Woche über dieses Geheimabkommen: „Davon haben wir leider nichts gewußt.“

Das Interesse der europäischen Stahlrohr-Konzerne für derartige Gebietsabsprachen, die sie mit dem Kürzel „S. R. M.“ (Special Respected Markets) tarnten, liegt auf der Hand. Noch 1963 stand die Bundesrepublik nach der Sowjet-Union und den USA an dritter Stelle auf der Weltrangliste der

Röhren-Produzenten. Aber schon 1969 übertraf der japanische Röhren-Ausstoß die deutsche Produktion (knapp vier Millionen Tonnen) um 60 Prozent.

Da die USA und die Sowjet-Union als größte Röhrenhersteller der Welt wegen ihres hohen Eigenbedarfs nur etwa drei Prozent ihrer Produktion exportieren, brachen vor allem die japanischen Stahlrohrgiganten wie Nippon Steel, Kawasaki und Sumitomo immer mehr in die Export-Domänen europäischer Konzerne ein. Das bekam vor allem Deutschlands Nummer eins, die Mannesmannröhren-Werke AG, an der auch der Thyssen-Konzern nach Einbringung seiner Röhrenproduktion im vergangenen Jahr mit 33 Prozent beteiligt ist, zu spüren.

Mannesmann, der Dortmunder Hoesch-Konzern, die Salzgitter AG und die Klöckner-Werke, die größten Stahlrohr-Produzenten in der Bundesrepublik, rangieren hinter Japan an

ledings auf die für sie interessanten Märkte in Europa nicht völlig verzichten. So lehnten sie es ab, die Interessen europäischer Hersteller an den Absatzmärkten in der DDR, in Holland, Luxemburg und der Republik Irland zu respektieren. Grund dieser Weigerung: Über die DDR, die mit der Bundesrepublik durch ein sogenanntes Interzonen-Handelsabkommen verbunden ist, könnte Nippon Steel Rohre via Ost-Berlin nach Westdeutschland liefern. Ähnliche Chancen erhoffen sich Japans Röhren-Hersteller in Großbritannien, das sie von Irland aus beliefern könnten. In den französischen Markt schließlich wollten Japans Stahlkonzerne über Luxemburg und die Niederlande eindringen.

Bei einem ersten Treffen im November letzten Jahres in Tokio konnten sich die Stahlrohr-Produzenten zunächst nur im Grundsatz, nicht aber über Details des Röhrenkartells einig. So setzten sie für Ende Januar ein



Mannesmann-Röhren: Geheimabsprachen mit den Japanern

zweiter Stelle unter den Röhrenexporteuren der Welt. Allein die Mannesmannröhren-Werke müssen über 50 Prozent ihrer jährlichen Stahlrohr-Produktion von rund drei Millionen Tonnen im Ausland absetzen.

Die unerbittliche Konkurrenz der Japaner, die mit Billig-Angeboten die westeuropäischen Stahlkonzerne auf den Auslandsmärkten bedrängen, wollten Europas Manager jetzt auf ihrer Arbeitssitzung in Düsseldorf weitgehend ausschalten. Wie einige Monate zuvor auf einer Manager-Sitzung in Tokio, drängten die Stahlbosse der westlichen Konzerne ihre japanischen Kollegen zu einer Aufteilung der Märkte. Danach sollte sich Japan weitgehend aus Europa zurückziehen, ebenso sollen die Europäer die traditionellen japanischen Märkte respektieren.

Wegen des ständig steigenden Bedarfs an Großrohren zum Bau von Pipelines wollen Japans Konzerne al-

neues Treffen in Düsseldorf an. Dort sollten „Mittel und Wege“ (Geheimprotokoll) gefunden werden, das internationale Röhrengeschäft vor den negativen Folgen der Marktwirtschaft zu bewahren.

Eine vollständige Übereinkunft gelang noch nicht. Immerhin benannten die Kartellisten in jedem Land einen Vertreter, „mit dem im Falle einer Konsultation Verbindung aufzunehmen ist“.

Das Düsseldorfer Stahlkomplott freilich blieb dem Bundeskartellamt in Berlin nicht verborgen, das durch Gesetz gehalten ist, unzulässige Absprachen zu unterbinden. Unter strengster Geheimhaltung begannen die Kartellwächter letzte Woche mit ihren Ermittlungen gegen den renommierten Mannesmann-Konzern. Kartellamtsprecher Jörg Schlegel empört: „Da müssen wir einschreiten.“

Dies will die Berliner Bundesbehörde bereits in dieser Woche tun, um zu

verhindern, daß die Konzerne die Stahlrohrmärkte von London bis Tokio nahtlos verschweißen. Mannesmann-Verkaufsleiter Otto Sanden erklärte dem SPIEGEL auf Befragen, was es mit „S. R. M.“, der Parole für das internationale Gebietskartell, auf sich habe: „S. R. M. — das kann vieles bedeuten, auch besondere Märkte.“

Otto Sanden wurde laut Düsseldorfer Geheimprotokoll als westdeutscher Repräsentant des eurasischen Kartells benannt.

VERKEHR

ALKOHOL-KONTROLLEN

0,4 Prozent

Der Schlag traf 16 000 Autofahrer. Polizeioberrat Ernst Otto Franzen holte sich dabei einen Schnupfen und feierte anschließend krank.

Zwei naßkalte Nächte lang hatte der Chef der Düsseldorfer Verkehrsüberwachung am vorletzten Wochenende seine mit schnellen Porsche 911 und Ford Capri 2300 ausgerüstete Truppe fernab von den Stätten rheinischer Karnevalslust zur Jagd auf alkoholisierte Jecken am Steuer kommandiert. Es war eine der spektakulärsten Polizeiaktionen des Landes.

134 Polizisten mit rund 50 Fahrzeugen hatten sämtliche Zu- und Abfahrten der Autobahn zwischen Leverkusen und Oberhausener Kreuz und der Bundesstraße 60 zwischen Mülheim und Moers abgeriegelt. An den Bundesstraßen 1 zwischen Düsseldorf und Essen und 326 zwischen Düsseldorf und Wuppertal waren „Einzelkontrollstellen“ eingerichtet worden. Einer Straftat verdächtig erschien jeder Bürger, der zu dieser Stunde noch Auto fuhr.

Der bisher größten Schnüffel-Aktion von FDP-Innenminister Willi Weyers Autobahnpolizei entging kein Fahrzeuglenker, der eine der kontrollierten Strecken zwischen 0.30 und 4.30 Uhr passierte. Die Fahrer mußten sich ausweisen und Auskunft über ihren Alkoholkonsum geben. Trunkenheitsverdächtig waren den uniformierten Nachtjägern 690 Fahrer. Sie mußten in die Tüte blasen, und daraufhin durften rund 90 Prozent von ihnen die Fahrt fortsetzen. So wurden schließlich 68 Delinquenten erwischt, die ihren Führerschein abgeben und eine Blutprobe über sich ergehen lassen mußten — 0,4 Prozent von 16 000.

„Diese Art der Kontrolle geht über das Tragbare hinaus“, befand ADAC-Justiziar Johann Seehon. Denn solange ein Autofahrer nicht auffalle, müsse man davon ausgehen, daß er „ein anständiger Mensch ist, nüchtern und fahrtüchtig“. Und AvD-Sprecher Michael Brieckle urteilte: „Was zu weit geht, geht zu weit.“

Seit Minister Weyer im vergangenen Herbst neben den üblichen Verkehrskontrollen rund um die Vergnügungsviertel der Großstädte „Großeinsätze“ seiner Polizei „zu allen Tages- und Nachtzeiten“ ankündigte, wächst das



Polizei-Minister Weyer
„Was zu weit geht ...“

Unbehagen über diese Aktionen. „Auf Weyers Strecke“, meint die Autofahrer-Zeitschrift „mot“, bleibe „pauschal ein Stück Bürgerrecht“, das „uns teuer sein sollte“.

Zwar sind Kontrollen dieser Art legal und durch die Straßenverkehrsordnung gedeckt. Verkehrsrecht-Kommentator Dr. Heinrich Jagusch ist auch „die Idee noch nicht gekommen“, dieses Verfahren „als unberechtigt anzugreifen“ — rechtspolitisch bleiben die „Treibjagdmethoden“ („mot“) unstritten.

Die Kraftfahrer-Razzien zielen vor allem auf Autobahnen und Bundesstraßen, die — anders als in den übrigen Bundesländern — im Städtebrei zwischen Rhein und Ruhr zum großen Teil auch dem Nahverkehr dienen. Dabei werden Berufskraftfahrer, Reisende, die große Masse der Pendler zu Hunderten abgefangen. Und sie müssen, entgegen dem Rechtsbrauch, ihre Unschuld beweisen, wenn sie unge-



Polizei-Razzia bei Köln
... geht zu weit“

schoren davonkommen wollen — allein auf die Erwartung hin, es könnten sich unter ihnen fahrtüchtige Angetrunkene befinden.

ADAC-Präsident Hans Bretz kommt dieses Verfahren denn auch vor wie eine Razzia in einem Kaufhaus, bei der die Käufer „beim Verlassen des Hauses allesamt kontrolliert würden, ob sie etwas gestohlen haben“.

Zudem sind Art und Vokabular der Meldungen über die Polizeimaßnahmen zweifelhaft. So wurde nach einem Autobahn-Einsatz im letzten Spätherbst mitgeteilt, jeder 19. bis 23. Kontrollierte habe „unter Alkoholeinfluß“ gestanden. Dem unkritischen Leser gab dies den Eindruck, als kurve ständig eine ganze Masse betrunkenen Kraftfahrer über Nordrhein-Westfalens Schnellstraßen.

Dabei waren lediglich alle jene Kontrollierten zusammengezählt worden, bei denen das Alcotest-Röhrchen positiv reagierte; sie standen zwar „unter Alkoholeinfluß“, hatten zum großen Teil aber nicht über das zulässige Maß hinaus getrunken. Die Zahl der nach der Rechtsprechung fahrtüchtigen mit mehr als 1,3 Promille belief sich auf weniger als ein Prozent.

Nach einer November-Nachtaktion im westfälischen Kamen meldeten Weyers Jagdstaffeln, die Stadt sei „hermetisch abgeriegelt“ worden. Nahezu alle — insgesamt rund 600 — Kraftfahrzeuge, die aus der Falle heraus wollten, mußten Polizeischleusen passieren. Acht Fahrer wurden zur Blutprobe geführt; ob sie sämtlich einen rechtlich relevanten Promillewert erreicht hatten, wird, wie in anderen Fällen auch, nicht weiter erwähnt.

Daß derart dramatische Aktionen zur Abwendung von Gefahren im Straßenverkehr Gefahr bergen, zeigte sich bei einem Großeinsatz der Kölner Polizei, als in der letzten Freitagnacht des Januar sämtliche Rheinbrücken abgeriegelt wurden. Ein mit fünf Personen besetzter Wagen fuhr mit, so ein Polizeisprecher, „mehr als der zulässigen Geschwindigkeit“ in einen am Kontrollpunkt Zoobrücke abgestellten Polizei-Abschleppwagen hinein. Die Beifahrerin starb kurz nach dem Unfall, die übrigen vier Insassen und der Fahrer des Polizeiautos wurden schwer verletzt. Der Unglücksfahrer, der angesichts der Absperrung offenbar die Nerven verlor, hatte einen Blutalkoholgehalt von 1,31 Promille.

Aufwand und Erfolg der nordrhein-westfälischen Trunkenbold-Jagden, so resümierte AvD-Brieckle letzte Woche, stehen „in einem schiefen Verhältnis zueinander“. ADAC-Seehon entnahm den mageren Ergebnissen der Massenkontrollen die „erfreuliche Bestätigung“, daß der „pauschale Verdacht gegen die Autofahrer ungerechtfertigt“ ist.

Freidemokrat Weyer aber hat seine Nachtjagd inzwischen lieb gewonnen. Letzte Woche kündigte er an: „Wir machen weiter. Es kommt auf die vorbeugende Wirkung an.“