



MTW-Werft in Wismar

T. RAUPACH / ARGUS

SCHIFFBAU

## Volkswerft in Not

**K**napp zwei Monate nachdem die EU-Kommission neue Beihilfen in Milliardenhöhe genehmigt hatte, stecken die Volkswerft in Stralsund und die MTW in Wismar wieder in finanziellen Turbulenzen. Bei der Volkswerft gibt es seit Anfang Juli neue Liquiditätslöcher, bei beiden Werften erhebliche Risiken durch die Unterdeckung der bis Ende 1998 fertigzustellenden Containerschiffe. Die finanzielle Bedrohung ist nur durch neue Kontokorrentkredite abzuwenden, die von den Gesellschaftern, der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) und

dem Land Mecklenburg-Vorpommern, verbürgt werden müssen. Die BvS untersagte den Geschäftsführungen der Werften, weiterhin Aufträge mit erkennbaren Verlusten hereinzunehmen, auch wenn sie zur Sicherung der Beschäftigung dienen. Eine Sanierung der Werften bis Ende 1999 ist ohnehin nur mit Kostensenkungen und dem von den Betriebsräten und der IG Metall zugesagten Personalabbau möglich. Trotz der neuen Krise hofft die BvS, bis Ende des Jahres neue, wahrscheinlich ausländische, Investoren für die Privatisierung beider Werften gefunden zu haben.

AUTOINDUSTRIE

## Ärgerliche Versäumnisse

*Rudolf Lewandowski ist Geschäftsführer der Essener Marketing Systems GmbH, die weltweit rund zwei Milliarden Daten der Automobilindustrie gespeichert hat und Prognosen und Marketingstrategien für die Branche erstellt.*

**SPIEGEL:** VW-Kunden müssen auf ihren Passat bis zu sieben Monate warten, Porsche- und Mercedes-Käufer auf Boxster und SLK sogar über ein Jahr. Warum?

**Lewandowski:** Seit dem Frühjahr sind die Auftragsengänge in der Autobranche um 20 Prozent gestiegen. Die Absatzprognosen sind heute so genau, daß es nicht zu solchen Lieferzeiten kommen müßte.

**SPIEGEL:** VW hat für den neuen Passat im ersten Produktionsjahr 300 000 Fahrzeuge eingeplant. Bis heute liegen schon 400 000 Bestellungen vor. Wie sind solche Fehleinschätzungen möglich?

**Lewandowski:** Die Hersteller haben bislang versäumt, ihre vorhandenen Daten der Distribution, der Marktforschung, der Logistik

und anderer Bereiche in verlässliche Marktprognosen umzusetzen. Dann wüßten sie, wie viele Autos in welcher Ausstattung in einigen Monaten oder in zwei Jahren in Deutschland und anderswo nachgefragt werden.

**SPIEGEL:** Würde eine hohe Anfangsproduktion nicht dazu führen, daß die Nachfrage schnell gedeckt ist und in drei Jahren die Produktionskapazität nicht mehr ausgelastet wird?

**Lewandowski:** Nein, mit den heutigen Methoden läßt sich auch ein Nachfragerückgang für Jahre im voraus einigermaßen exakt prognostizieren. Ein Projekt mit der EU-Kommission hat gerade die Genauigkeit solcher Prognosen bewiesen. Wenn die Autokonzerne in der Produktion flexibler wären, könnten sie auf mögliche Nachfrageschwankungen auch leichter reagieren.

**SPIEGEL:** Wie denn?

**Lewandowski:** Porsche macht das mit dem Boxster vor, wenn auch nicht in ausreichendem Umfang. Der Roadster wird in Lohnfertigung in einer finnischen Fabrik montiert. VW läßt den Golf Variant jetzt bei Karmann in Rheine bauen, um damit Kapazitäten für den Anlauf des neuen Golf zu

RENTE

## Beamte bevorzugt

**D**ie Beamten von Bundesarbeitsminister Norbert Blüm wollen den Kollegen aus dem Innenressort noch vor der Bundestagswahl eine unangenehme Aufgabe aufhalsen: Sie haben in der Koalitionsvereinbarung vom Anfang der Legislaturperiode einen Passus entdeckt, wonach sich die Altersversorgung für Arbeiter und Angestellte parallel zu der für Beamte entwickeln soll. Dies ist aber, wenn die Koalition ihre Rentenreform weiter wie geplant durchzieht, keineswegs der Fall. Danach sollen die Leistungen für Arbeiter und Angestellte von 70 auf 64 Prozent der Nettolöhne abgesenkt werden. Eigentlich müßten, so folgern Blüms Experten, dann auch die Beamtenpensionen sinken.

AUFBAU OST

## Subventionsloch Buna

**D**ie Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) wird auch nach Beendigung ihrer Haupttätigkeit Verluste in dreistelliger Millionenhöhe produzieren. Für 1999 rechnet die BvS mit Einnahmen aus Privatisierungsverträgen von 415 Millionen Mark und Ausgaben von 1,07 Milliarden Mark. Davon sind allein 809 Millionen Mark an den US-Konzern Dow Chemical für die Buna SoW Leuna Olefinverbund GmbH eingeplant.



Lewandowski

schaffen. Fällt die Nachfrage zurück, könnten die Lohnaufträge storniert werden.

**SPIEGEL:** In den USA muß der Kunde nur zwei Wochen auf sein Auto warten. Was machen die Hersteller dort besser?

**Lewandowski:** Die US-Firmen sind dabei, ihre Lieferzeiten sogar auf eine Woche zu drücken. Möglich ist es dadurch, daß sie alle verfügbaren Daten auswerten und daher im entscheidenden Moment die entsprechenden Modelle dort anbieten können, wo sie nachgefragt werden.