

Entwicklungshilfe

Milliardendeal in Gefahr

Vier gigantische deutsche Verkehrsprojekte in China sind in Gefahr, weil die Bundesregierung nicht die benötigten Finanzhilfen lockermachen kann. Die Milliardenprojekte, über die Firmen wie Siemens, Daimler und Hochtief seit längerem mit Peking verhandeln (SPIEGEL 47/1995), reichen von einem Flughafen in Kanton bis zum Hafenausbau in Huanghua. Die zehn beteiligten Firmen, die sich auf Drängen des Kanzlers in einer Lenkungsgruppe zusammenschließen, erhoffen sich Aufträge im Wert von rund neun Milliarden Mark. Die Gruppe unter Leitung des früheren Kanzlerberaters und jetzigen BMW-Vorstandes Horst Teltchik fordert dafür rund 1,5 Milliarden Mark Finanzhilfe aus dem

Entwicklungshilfe-Etat und gut eine Milliarde Mark an Hermes-Exportbürgschaften, um den Chinesen ein günstiges Finanzierungsangebot zu unterbreiten. Doch Entwicklungshilfe-Staatssekretär Wighardt Härdtl betonte kürzlich in einem Ressortgespräch: „Die Welt besteht nicht nur aus China.“ Die gewünschten Subventionen seien so „nicht darstellbar“. Das weltweite Finanzhilfe-

Volumen des Ministeriums liege bei nur knapp 2,5 Milliarden Mark. Außer billigen Krediten verlangen die Chinesen eine deutsche Beteiligung an den Betreibergesellschaften. Bei den Unternehmen kommt Skepsis auf: Das sei nur zu bezahlen, wenn der Bundestag Extrahilfen beschließe, so wie bei der U-Bahn von Schanghai 1994. Dafür flossen zuletzt 350 Millionen Mark.



Neue U-Bahn in Schanghai

GAMMA / STUDIO X

Airbus

Reuter will Schiedsrichter

Die geplante Reform des europäischen Airbus-Konsortiums birgt größere Probleme als bislang bekannt. Nach dem



Airbus-Werksgeleände in Hamburg-Finkenwerder

C. STACHE

Beschluß, den die Vorstandschefs der vier Mitgliedsfirmen Dasa, Aérospatiale, British Aerospace und Casa vergangene Woche fällten, soll der lose Firmenverbund möglichst bis 1999 in ein selbständiges Unternehmen umgewandelt werden, geplant ist eine Aktienge-

sellschaft französischen Rechts. Doch bis dahin sind einige knifflige Details zu klären. Nach dem Konzept der Airbus-Manager sollen die Mitgliedsunternehmen die relevanten Vermögenswerte in die neue Gemeinschaftsfirmen einbringen. Bei der Auflösung der stillen Reserven würden hohe Steuernachforderungen entstehen. Die Airbus-Bosse wollen bei den zuständigen Länderregierungen deshalb eine Sonderregelung durchsetzen. Auch die Übertragung der Firmenanteile auf die neue Gesellschaft enthält Konfliktpotential. Unabhängige Berater sollen den Wert der eingebrachten Firmen ermitteln. Danach werden die Aktienanteile an der neuen Airbus-Gesellschaft festgelegt. Die Dasa und die Aérospatiale müssen mit einer Verringerung ihres derzeitigen Airbus-Anteils von

knapp 38 Prozent rechnen und werden dagegen vermutlich Einspruch erheben. Ein Gutachten von Airbus-Aufsichtsratschef Edzard Reuter sieht deshalb einen neutralen Schiedsrichter vor. Er soll schlichten, wenn sich die Partner bei der Fusion in die Haare geraten.

Manager

Salamander sucht Chef

Personalberater suchen derzeit im Auftrag des Aufsichtsratschefs Franz Josef Dazert nach einem Nachfolger für Salamander-Chef Gerhard Wacker. Sein Arbeitsvertrag, den Dazert auflösen möchte, war erst im Mai 1995 verlängert worden. Damit ginge ein jahrelanger Streit um die Geschäftspolitik des Unternehmens zu Ende (SPIEGEL 9/1995), der Vorstand und Mitarbeiter lähmte. Der ehemalige Schokoladenmanager Wacker möchte die russische Salamander-Tochter Lenwest endgültig loswerden und sich stärker auf Westeuropa konzentrieren. Das Unternehmen in Rußland bescherte dem Konzern im vergangenen Jahr zweistellige Millionenverluste. Doch Dazert opponiert immer wieder gegen Wacker. Der knorrige Manager hatte das Ostgeschäft seit Mitte der siebziger Jahre selbst aufgebaut und sieht sich um den Erfolg seiner Arbeit gebracht.



Wacker

M. STORZ / GRAFFITI

Autoindustrie

Heikle Aufgabe bei Seat

VW-Chef Ferdinand Piëch ist wieder auf der Suche nach einem Vorstandsvorsitzenden für die spanische Tochterfirma Seat. Der Vertrag des seit Ende 1993 amtierenden Seat-Präsidenten Juan Llorens wird nicht verlängert, der Spanier muß im November sein Büro räumen. Piëch wirft Llorens vor, die Sanierung der Automobilfirma nicht energisch genug vorangetrie-

ben zu haben. Als Nachfolger ist Pierre-Alain de Smedt, seit Anfang der neunziger Jahre Chef von Volkswagen do Brasil, im Gespräch. Der Belgier, der mit Geschick die größte VW-Auslandstochter gemanagt hat, ist Piëchs Wunschkandidat. Auf Smedt wartet in Barcelona eine heikle Aufgabe. Wegen Überkapazitäten und Managementfehlern haben sich bei Seat seit Mitte der achtziger Jahre Verluste in Höhe von 2,5 Milliarden Mark angesammelt. Piëch macht dafür seinen Vorgänger Carl Hahn und den früheren Seat-Lenker Antonio Diaz Alvarez verantwortlich. Alvarez war im Herbst 1993 gefeuert worden.