

# Bei Merkel auf Brautschau

Auf dem Opel-Gipfel beriet die deutsche Regierung mit möglichen Investoren

**GM hat der Abspaltung der Tochtergesellschaft Opel zugestimmt. Nun liegt es an der deutschen Regierung, einen Partner für den Autohersteller zu finden. Sie tat sich schwer damit, denn Milliarden an Steuergeldern stehen auf dem Spiel.**

VERA FRÖHLICH, AP

Angesichts der absehbaren Insolvenz des Opel-Mutterkonzerns GM hat die deutsche Bundesregierung mit Hochdruck an der Rettung des deutschen Autobauers gearbeitet. Gestern Abend trafen sich alle Opel-Beteiligten im Kanzleramt, um eine Zwischenlösung mit der US-Seite zu vereinbaren. Opel soll nicht in den Insolvenzprozess von General Motors geraten. Geprüft wurden auch die Übernahmeangebote. Entscheidungen sollten nicht fallen. Als Favoriten gelten weiterhin der Zulieferer Magna und der Fiat-Konzern.

Der Schlüssel sei zunächst eine Einigung mit den USA auf ein Treuhandmodell, sagte Wirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg. Auch Vizekanzler Frank-Walter Steinmeier mahnte vor einer schnellen Brückenfinanzierung, aber auch vor einer raschen Entscheidung über einen Investor für Opel.

## «Entgegenkommen nötig»

Angebote vorgelegt haben der italienische Autobauer Fiat, der kanadische Zulieferer Magna und der US-Investor Ripplewood sowie der chinesische Autokonzern Baic, der aber nicht beim Gipfel vertreten war. Das Spitzengespräch, zu dem auch das US-Finanzministerium, die Ministerpräsidenten der vier Länder mit Opel-Standorten, alle zuständigen Bundesminister sowie Vertreter des amerikanischen Mutterkonzerns General Motors geladen waren, ging bis in die Nacht.

Guttenberg sagte, für ein befriedigendes Ergebnis sei «noch erhebliches Entgegenkommen» der vier potenziellen Investoren sowie der US-Regierung und des GM-Mutterkonzerns nötig. «Es ist nicht zwingend zu erwarten, dass eine Festlegung auf einen Investor am heutigen Abend erfolgt.» Steinmeier hingegen meinte, man müsse nun der US-Seite signalisieren, «mit welchem Partner wir bei Opel die Zukunft gestalten wollen». Er fügte an: «Auch dafür sind Entscheidungen heute Abend notwendig, und ich hoffe, dass das alle Beteiligten so sehen.»

Guttenberg sah hingegen noch Hürden. Ohne Einigung mit den USA sei die Sicherheit eines Treuhandmodells nicht gewährleistet, erklärte der CSU-Politiker. Dann wäre aber auch das Geld der Steuerzahler nicht sicher. «In einem solchen Fall sind weiterhin



SIE LASSEN BITTEN Vizekanzler Frank-Walter Steinmeier und Kanzlerin Angela Merkel empfangen Investoren. REUTERS

alle Optionen offen, inklusive einer Plan-Insolvenz», sagte Guttenberg.

## Zwei Bieter einen Schritt weiter

Im Konzern fielen unterdessen wichtige Entscheidungen. Der Opel-Aufsichtsrat billigte am Vormittag die Übertragung aller europäischen General-Motors-Einheiten auf die Adam Opel-GmbH. Er schaffte ausserdem die organisatorischen Voraussetzungen für das geplante Treuhandmodell. Gleichzeitig rutschte der Opel-Mutterkonzern GM immer näher an die nun

fast unausweichliche Insolvenz. Fiat und Magna wird nach Informationen der «Welt» erlaubt, eine genaue Prüfung der Bücher vorzunehmen. Die Entscheidung sei am Abend im Kanzleramt gefallen. Die Regierung kann wegen erwarteter Staatsbürgschaften ein entscheidendes Wort beim Verkauf von Opel mitsprechen. Das letzte Wort hat aber der US-Mutterkonzern General Motors. Den beiden vorläufig gescheiterten Bietern, Ripplewood und Baic, werde aber erlaubt, ihre Angebote noch einmal zu konkretisieren.

Wegen der geplanten staatlichen Brückenfinanzierung für Opel droht Ärger mit Brüssel. Nach einer Einigung in den Verhandlungen um die Zukunft des Autoherstellers müsste die Bundesregierung ihren Rettungsplan bei der EU-Wettbewerbsaufsicht vorlegen. Bei dem geplanten Übergangskredit von 1,5 Milliarden Euro muss ein Investor nach Informationen der «Financial Times Deutschland» befürchten, dass die Kommission den Verkauf oder auch die Schliessung von Werken zur Auflage macht.

## GM-Insolvenz rückt immer näher

Eine Insolvenz des angeschlagenen US-Autokonzerns General Motors (GM) wird immer wahrscheinlicher. Die Mehrheit der GM-Gläubiger lehnte ein Abfindungsangebot der US-Regierung ab, wie der Konzern am Mittwoch mitteilte. Das Angebot, 27 Milliarden Dollar Schulden gegen einen Anteil von 10 Prozent am Unternehmen umzutauschen, sei gescheitert, teilte General Motors mit. Mindestens 90 Prozent der Anleihegläubiger hätten dem Angebot zustimmen müssen, um eine der Bedingungen der US-

Regierung zu erfüllen. Die US-Regierung hatte dem Opel-Mutterkonzern eine Frist bis kommenden Montag gesetzt, einen tragfähigen Sanierungsplan vorzulegen. Andernfalls muss das mit inzwischen 19,4 Milliarden Dollar Staatsgeldern gestützte Unternehmen Konkurs anmelden. Es bestand am Mittwoch noch eine kleine Chance zur Vermeidung einer Insolvenz. Die Autoarbeitergewerkschaft UAW teilte mit, sie werde 20 Prozent der GM-Aktien als Gegenleistung für den Verzicht auf einen Teil des Betrags von 20 Milliarden

Dollar erhalten, den GM einem neuen Gesundheitsfonds für Pensionäre schuldet. Ursprünglich waren 39 Prozent dafür eingeplant. Damit würde ein zusätzlicher Spielraum von 19 Prozent Unternehmensanteilen frei. Da die Gläubiger das Abfindungsangebot aber abgelehnt haben, würde dieser zusätzlich frei gewordene Anteil an den Staat gehen. Ursprünglich sollte der Anteil der Regierung an GM bei 50 Prozent liegen, jetzt könnte er nach einer Insolvenz auf bis zu 69 Prozent steigen. (AP)

Gisler



MARKUS GISLER

## Roche zeigt Banken den Meister

BRAUCHT ES AUCH in Zukunft die Banken noch? Die Frage mag absurd erscheinen angesichts der Tatsache, dass der Staat die UBS stützen musste, weil sie nicht untergehen durfte. Offensichtlich braucht es sie noch, sie sind unverzichtbar für die Schweizer Wirtschaft. Die rettende Hand des Staates ist aus ordnungspolitischer Sicht jedoch ein Sündenfall. Wieso soll der Staat eine private Firma von ihrem unternehmerischen Risiko befreien, dem sie sich ungebührlich ausgesetzt hatte? Im Fall der UBS hat der Staat beziehungsweise die Nationalbank das Risiko der UBS auf die eigenen Schultern genommen, weil der Schaden eines Kollapses gigantisch geworden wäre. Dass dies nicht hätte sein dürfen, weiss niemand besser als die Verantwortlichen der Nationalbank selber. Deshalb werden derzeit eifrig Pläne geschmiedet, wie das Klumpenrisiko Grossbanken mit Bilanzsummen in vier- bis fünffacher Höhe des Bruttoinlandsprodukts reduziert werden könnte.

ERHÖHUNG DES EIGENKAPITALS ist eine Rezeptur, eine andere wäre, die Banken zu Abspaltung von Geschäftsbereichen zu zwingen, auch nicht gerade das, was unter einer freien Marktwirtschaft verstanden wird. Staatsinterventionismus – ob Lohnbeschränkung oder Zwangsveräusserungen – darf keine Lösung sein, denn der Schaden folgt auf dem Fuss. Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, Managementfunktionen zu übernehmen.

DOCH DAS PROBLEM könnte sich von allein lösen. In den letzten Wochen ist ein Exempel statuiert worden, das die Frage, ob es in der Zukunft noch (grosse) Banken braucht, deutlich mit Nein beantwortet: die Finanzierung der vollständigen Übernahme von Genentech durch Roche. Der Basler Pharmakonzern hat die 34 Milliarden Dollar schwere Transaktion praktisch ohne Bank oder nur mit bescheidener Hilfe der Credit Suisse durchgezogen. Ein Novum in der Bankengeschichte. Roche-Finanzchef Erich Hunziker hat die gewaltige Summe quasi im Alleingang und ohne Mithilfe von Banken direkt bei den grössten Investoren (Fonds, Pensionskassen, Hedge Funds) aufgetrieben. In der Branche hatte dieses souveräne unabhängige Vorgehen von Roche die Wirkung eines Hammerschlags. Bisher war es undenkbar, dass ein noch so grosses Unternehmen eine solche Summe ohne die Hilfe von Banken aufreiben konnte. Die Basler sparten sich Gebühren in der Grössenordnung von 1,5 Prozent des Gesamtbetrags, also etwa eine halbe Milliarde Franken.

IN EINEM BEMERKENSWERTEN Kommentar hat der St. Galler Bankier Konrad Hummler von der Bank Wegelin (www.wegelin.ch) auf neue Finanzierungsplattformen hingewiesen, welche zumindest einen Teil der heutigen Allokationsfunktion der Banken übernehmen werden. Hummler geht davon aus, dass je stärker sich der Staat in das Bankenfinanzierungswesen einmischet und Verbote und Auflagen erlässt, desto ineffizienter es wird. Damit verteuern sich Kredite und Finanzierung und umso eher entstehen alternative Formen der Zuteilung von Geldern und Krediten. Hummler sieht darin allerdings nur positive Wirkung. Er schreibt: «Die Bedeutungsverminderung des Bankensystems hätte klar wohlstandvermehrnde Auswirkungen.» Er weist auf eine Reihe von Internetplattformen hin, welche bereits Funktionen übernommen haben, die früher Banken alleine vorbehalten waren.

DIE POLITIK, die sich derzeit überlegt, wie sie die Banken noch besser kontrollieren kann, darf nicht übersehen, dass möglichst frei zirkulierendes Geld der Wirtschaft zu Wachstum verhilft. Je flexibler und vor allem je günstiger Gelder für Investitionen zur Verfügung gestellt werden, desto grösser das Wachstum einer Wirtschaft. wirtschafft@azag.ch

# Nähmaschinen, Fahrräder und Autos

Die bewegte Geschichte des deutschen Autobauers Opel ist bald um ein Kapitel reicher

**Die Türen für die Eigenständigkeit von Opel sind weit offen. Damit wird ein neues Kapitel in der langen Geschichte des deutschen Autoherstellers geschrieben, der seit 1929 zu GM gehört.**

**1862:** Der Schlosser Adam Opel produziert in Rüsselsheim seine erste Nähmaschine und richtet 1863 seine Werkstatt in einem ehemaligen Kuhstall ein.  
**1886:** Opel nimmt die Fahrradproduktion auf.  
**1899:** Das erste Auto rollt aus der Fabrik in Rüsselsheim. Der Kraftwagen nach Plänen des Dessauer Erfinders Friedrich Lutzmann leistet 3,5 PS und fährt Tempo 20.  
**1901:** Das erste Opel-Motorrad wird gebaut. Es kostet 700 Mark.  
**1909:** Opel entwickelt ein wendiges Fahrzeug für den Mittelstand: den

«Doktorwagen». Ärzte können damit leichter zu Patienten kommen.  
**1924:** Als erster deutscher Hersteller führt Opel Serienproduktion mit Fließbandtechnik ein. Das erste Modell ist der nur in Grün lieferbare «Laubfrosch», offizielle Bezeichnung «Opel 4/12 PS».  
**1928:** Mit steigenden Verkaufszahlen an Pw und Lw ist Opel der grösste deutsche Autohersteller. Der «Raketwagen» RAK 2 erreicht auf der Berliner Avus 238 Stundenkilometer – ein Rekord.  
**1929:** Die Familie Opel verkauft zunächst 80 Prozent der Aktien für rund 120 Millionen Reichsmark an GM. Wilhelm von Opel und sein Bruder Fritz behalten zunächst 20 Prozent, scheiden aber bis 1931 ganz aus dem Unternehmen aus.  
**1944:** Im Zweiten Weltkrieg wird das Rüsselsheimer Werk schwer getroffen, die Fabrik in Brandenburg fast völlig zerstört. Opel hatte zahl-

reiche Blitz-Lw-Modelle und Teile für die Wehrmacht produziert.  
**1947:** Die Pw-Produktion beginnt wieder mit einer neuen Version des Vorkriegsmodells Opel Olympia.  
**1962:** Der erste Opel Kadett läuft im neuen Werk in Bochum vom Band.  
**1970:** Das erste Manta-Coupé.  
**1971:** Der zehnmillionste Opel vom Band ist ein Rekord Caravan.  
**1993:** Opel zeigt seinen zu Volkswagen gewechselten ehemaligen Chefeinkäufer José Ignacio López wegen Industriespionage an. 1997 schliessen VW und General Motors einen Vergleich. VW zahlt 100 Millionen US-Dollar.  
**1998:** Der deutsche Marktanteil fällt nach Qualitätsproblemen und Konflikten mit der Muttergesellschaft auf den vorläufigen Tiefpunkt von rund 14 Prozent.  
**2004:** Radikaler Sanierungskurs bei GM. Bei Opel werden bis 2006 rund 10 000 Stellen gestrichen.

**2005:** Der Betriebsrat und das Opel-Management unterschreiben einen «Zukunftsvertrag», der die Existenz der Opel-Werke in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern bis 2010 sichern soll. Die Adam Opel AG wandelt sich von einer Aktiengesellschaft zu einer GmbH.  
**2008:** Nach Absatzeinbruch und massiven Verlusten ruft Opel als erster deutscher Autohersteller den Staat zu Hilfe. Eine Bürgschaft von Bund und Ländern soll das Unternehmen stützen.  
**2009:** Opel arbeitet an einem Konzept zur Trennung von dem schwer angeschlagenen Mutterkonzern. Für die Tochterfirma interessieren sich der italienische Fiat-Konzern, der österreichisch-kanadische Zulieferer Magna, der US-Finanzinvestor Ripplewood und angeblich die Beijing Automotive Industry Corp. (Baic). (DPA)