

MAGAZIN

Der Niedergang der Kreidler-Werke.

Kreidler aus dem Rennen

Die Stuttgarter Kreidler-Werke sind pleite. Folge jahrzehntelanger Mißwirtschaft. Auch für den florierenden Fahrzeugbau kann dies das Aus bedeuten.

Morgens um sieben schien die Welt bei Kreidler in Stuttgart-Zuffenhausen noch in Ordnung. Am 20. Februar 1981 strömten die Kreidler-Arbeiter wie immer durch die Werkstore und verteilten sich auf ihre Arbeitsplätze.

Noch kündete nichts davon, daß es der schwärzeste Freitag in der Geschichte der Firma Kreidler werden sollte, die 1903 als Familienunternehmen gegründet wurde, 1949 mit der Produktion von Fahrzeugen begann,

1976 das einmillionste Fahrzeug vom Band laufen ließ und fünf Markenweltmeisterschaften, vier Fahrer-WM-Titel und Geschwindigkeitsweltrekorde in der 50 cm³-Klasse sammelte, und dessen Kleinkraftrad Kreidler Florett der Jugendtraum einer ganzen Generation wurde. Das änderte sich schlagartig um halb zehn Uhr. Die Geschäftsführung rief den Betriebsrat zu sich.

Die Hauptrolle in dem nun folgenden Drama spielte der kaufmännische Geschäfts-

führer der Kreidler-Werke, Hans Börger. Ohne Umschweife erklärte er den Anwesenden, daß die Firma beim Amtsgericht in Stuttgart-Bad Cannstatt einen Liquidationsvergleich beantragt habe, alle Arbeitnehmer außer den Prokuristen entlassen seien und sie sich um Arbeitslosenunterstützung bemühen sollten.

„Es war für uns ein Schlag ins Gesicht. Wir kamen uns verschaukelt vor“, beschreibt der Betriebsratsvorsitzende Herbert Kurka den

Über Nacht arbeitslos: Die Kreidlerarbeiter können es noch nicht glauben.

ohnmächtigen Zorn seiner Kollegen. Dann wies Börger den Betriebsrat noch darauf hin, daß er über dieses Gespräch zu schweigen hätte. Dies wäre seine Pflicht. Der Betriebsrat indes informierte umgehend die Kollegen. Im Werk und vor den Toren spielten sich daraufhin erschütternde Szenen ab.

Börger übernahm in diesem Trauerspiel auch Regie und hatte als Komparsen eine Abteilung der Stuttgarter Polizei kommen lassen. Sie sollte auf sein Geheiß das Werksgelände vor den eigenen Angestellten schützen, sie am Betreten des Firmengeländes hindern und auch dem Betriebsrat untersagen, sich auf Kreidler-Terrain zu beraten.

Von dem plötzlichen Kreid-▷

Der Niedergang der Kreidler-Werke

ler-Kollaps waren vor allem die drei Metallwerke betroffen. Die beiden Stuttgarter Stammhäuser stellten ausschließlich Halbzeuge aus Aluminium und Messing her, ebenso wie das kleine Werk im westfälischen Werl.

Von den 1400 Kreidler-Angestellten arbeiteten über 900 in diesen drei Werken. Die in Kornwestheim bei Stuttgart hergestellten Mofas, Mopeds und Kleinkrafträder geben nur 420 Menschen Arbeit.

Der plötzliche Niedergang der Firma Kreidler über-

Solidarisch: Kollegen aus anderen Betrieben



Die Geschäftsleitung der Kreidler Werke wird von Belegschaft und IG Metall heftig kritisiert. Ein Gespräch mit Hans Börger, dem kaufmännischen Geschäftsführer der Firma.

MOTORRAD: Herr Börger, Sie haben Liquidationsvergleich beantragt. Kann der Fahrzeugbau aus dem bankrotten Betrieb ausgegliedert werden?

Telefon-Interview mit Hans Börger, dem kaufmännischen Geschäftsführer der Firma Kreidler

„Alles Brunnenvergiftungsversuche“

paar rostige Vorrichtungen und verbogene Kotflügel.

MOTORRAD: Die Kreidler-Werke müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, nicht rechtzeitig modernisiert und automatisiert zu haben...

Börger: Allen war klar, daß das 77 Jahre alte Werk eins in jedem Fall hätte geschlossen werden müssen. Deshalb wurde ja zunächst an eine Sanierung gedacht.

MOTORRAD: Der Betriebsrat und die IG Metall werfen

Ich bin seit Mitte November kaufmännischer Geschäftsführer, mußte mir zuerst einen umfassenden Überblick beschaffen und brauchte Zeit, um mit den Banken zu verhandeln. Als die Banken einen Pool bildeten und mich am 19. Dezember über ihre Forderungen informierten, habe ich sofort für den 23. Dezember den Betriebsrat zusammengerufen und die zu erwartenden Sanierungsmaßnahmen für Werk eins angekündigt.

Erst am 9. Februar fand das nächste entscheidende Gespräch mit den Poolführern statt, die mich erst am 18. Februar informierten, daß die geplante Sanierung nicht in Frage komme. Daraufhin mußte am 20. Februar Liquidationsvergleich beantragt werden, gleichzeitig wurde der Betriebsrat zusammengerufen.

MOTORRAD: Angeblich sind Vermögenswerte klammheimlich aus dem Betrieb geschafft worden.

Börger: Ich bin kein solcher Anfänger, mich eines solchen Vergehens schuldig zu machen. Das Gegenteil war der Fall: Einige Kollegen haben ordnungsgemäße Auslieferungen zu behindern versucht.

MOTORRAD: Die neun Millionen Mark, die das Land 1976 fürs Kienzle-Uhren-Museum gezahlt hat, sollen bei Kreidler in dunkle Kanäle geflossen sein.

Börger: Die Gelder sind unverzüglich an die Banken gegangen, bei denen das Museum verpfändet war. Das alles sind nichts als Brunnenvergiftungsversuche. □



Fotos: Kraufmann, Notnagel

raschte selbst Insider. Während es vor allem mit dem Absatz der Messingrohrproduktion durch die verschärfte Konkurrenz auf dem Markt Probleme gab, florierete der Zweiradverkauf einigermmaßen.

Börger: Ausgliederung bedeutet nicht, daß der Fahrzeugbau dann nicht mehr zur Befriedigung der Gläubiger zur Verfügung steht. Und denen dürfte ein komplettes und funktionierendes Werk lieber sein als ein

Ihnen vor, der Betriebsrat wäre nicht rechtzeitig von den Vorgängen informiert worden und Sie hätten damit das Betriebsverfassungsgesetz verletzt.

Börger: Das stimmt nicht.

„Unverantwortlich, falsche Hoffnungen zu wecken“

Starke Zweifel an den Chancen für einen Fortbestand der Fahrzeugfertigung hat die Industriegewerkschaft Metall.

MOTORRAD: Im Teilbereich Fahrzeugbau wird zwar wieder gearbeitet, die anderen rund 1000 Arbeitnehmer bei Kreidler sitzen jedoch auf der Straße. Was tut die IG Metall?

Gotschlich: Die IG Metall tut einiges. Sie bemüht sich, für die Kreidler-Arbeitnehmer Arbeit in anderen Betrieben der Metallindustrie zu finden und hat bereits Angebote von rund 30 Betrieben vorliegen. Alle Auszubildenden und die meisten Arbeitnehmer werden wohl unterkommen, Problemgruppen sind natürlich ältere Arbeitnehmer, Ausländer, Asylanten und Schwerbehinderte.

MOTORRAD: Der Betriebsrat von Kreidler fühlt sich verschaukelt. Was sagt die IG Metall dazu?

Gotschlich: Als die ersten Kündigungen ausgesprochen wurden, war von einem Sozialplan noch keine Rede. Was wiederum zeigt, daß die Belegschaft und der Betriebsrat viel zu spät über die Vorgänge im Betrieb informiert wurden. Mit Mühe und Not wurde dann nach sieben Runden ein Sozialplan verabschiedet, nur, um wenig später einen Liquidationsvergleich zu servieren, der diesen Plan wieder hin-

fällig macht. Der Betriebsleitung ist damit Verschleierungstaktik vorzuwerfen. Ich stelle fest, daß die Belegschaft verschaukelt wurde.

MOTORRAD: Wessen hat sich die Betriebsleitung noch schuldig gemacht?

Gotschlich: Unverantwortlich ist, es wissentlich zu unterlassen, Betriebsrat und Mitarbeiter so frühzeitig von der Situation zu unterrichten, daß sie existenzbezogene Entscheidungen treffen können. Schlamperei ist, wenn die Produkte weder Vor- und Nachkalkulationen im kaufmännischen Sinne unterzogen werden. So wurden beispielsweise bestimmte Metallteile unabhängig vom Fertigungsaufwand nach Gewicht verkauft.

MOTORRAD: Sehen Sie ebenfalls die Chance, den Fahrzeugbau in eine Aufgangsgesellschaft zu überführen und so möglicherweise zu retten?

Gotschlich: Ich halte es bei nüchterner Betrachtung für unverantwortlich, hier falsche Hoffnungen zu wecken. Wenn die Zweirad-Fertigung so aussieht, daß 170 Einheiten täglich produziert und 70 Einheiten verkauft werden, daß bei 13 000 Einheiten Lagerbestand täglich weitere 100 hinzukommen, habe ich meine berechtigten Zweifel.

MOTORRAD: Angeblich sollen Vermögenswerte klammheimlich aus dem Betrieb geschafft worden sein.



Gotschlich: So berichtet der Betriebsrat, der es wissen muß. Jedenfalls hat er um Antwort gebeten, wohin die Sendungen gehen. Die Geschäftsleitung ist die Antwort allerdings schuldig geblieben. Auch der Versandleiter wußte weder Zielort noch Verwendung.

MOTORRAD: Werden die von Ihnen beklagten Verstöße gegen das Betriebsver-

Für die schlechte Ertragslage macht die IG Metall und der Betriebsrat vor allem die Geschäftsführung verantwortlich. „Mißmanagement auf der gesamten Linie“ wird ihnen übereinstimmend bescheinigt. So wird bei Kreidler noch heute mit Maschinen produziert, die zum Teil aus den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts stammen und deren ständige Reparaturen bereits ein Vielfaches einer moderneren Maschine kosteten.

Die Betriebskalkulation scheint ähnlich antiquiert. „Die verkaufen ihre Messingrohre heute noch nach Gewicht“, weiß Manfred Dautel, Sprecher der IG Metall, kopfschüttelnd zu be-

Werkstor-Blockade: Gegen mysteriöse Abtransporte



fassungsgesetz ein juristisches Nachspiel haben?

Gotschlich: Ob man da nachtarockt, wird sich noch zeigen. Im Grunde hat dies nur einen Sinn, wenn so ein Betrieb noch heil ist, nicht jedoch bei solcherart maroder Verfassung. □

richten. Zum besseren Verständnis: Ein aufwendig bearbeitetes Messingrohr kostet weniger als ein schweres ohne Nachbearbeitung. Kalkulation à la Kreidler.

Jetzt schließlich mußte die Geschäftsführung die Konsequenzen aus der Mißwirt- ▷

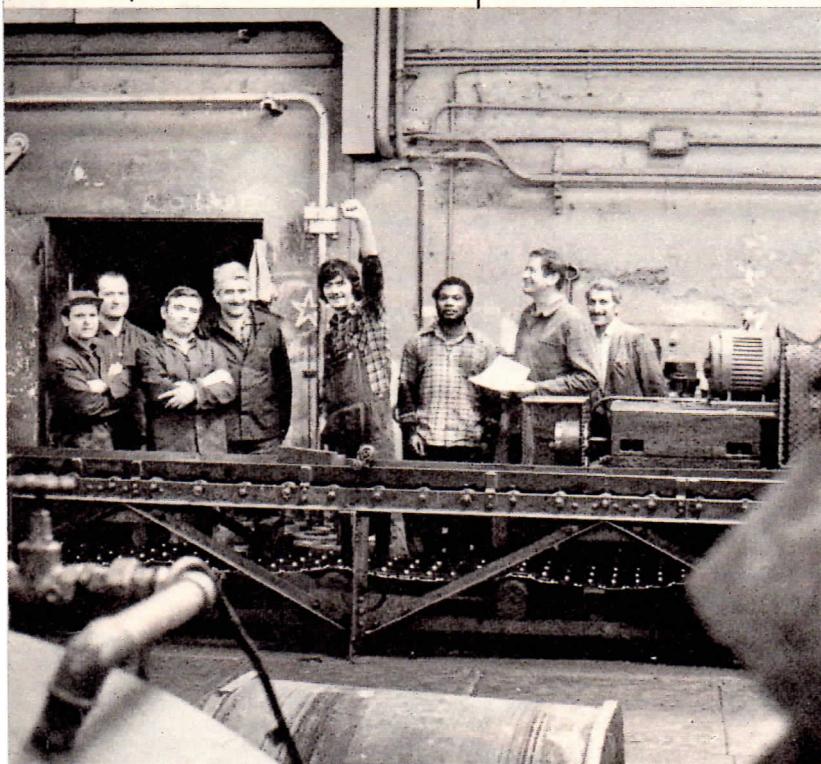
Der Niedergang der Kreidler-Werke

schaft ziehen. Nicht zuletzt auf Kosten der Beschäftigten.

Noch am 1. Dezember betonte der Firmenchef Axel Kreidler auf einer Betriebsversammlung, daß alle umlaufenden Gerüchte von Massenentlassungen unwahr seien.

Einen Tag vor Heiligabend wurden die Gerüchte Wirklichkeit: Kreidler beantragte beim Arbeitsamt Massenentlassungen „zum frühestmöglichen Zeitpunkt“. Am gleichen Tag wurden neun Kündigungen ohne die nöti-

Unrentabler Schrott: Die alten Maschinen



ge Zustimmung des Betriebsrates verschickt.

Der Kollaps folgte dann am 20. Februar. „Für Kreidler ist das Rennen aus“, meldeten die Tageszeitungen am nächsten Morgen. Die Zahl der Kündigungen hatte sich



Die Belegschaft der Kreidler-Fahrzeugwerke hofft, daß der Fahr- zeugbau noch zu retten ist. Ein Gespräch mit Heinrich Keim, dem Leiter dieses Produk- tionszweigs.

MOTORRAD: Herr Keim, verlässliche Aussagen über die Zukunft des Kreidler-

Fahrzeugbaus kann keiner machen. Wie ist der Stand der Dinge?

Keim: Herr Scherbaum, der vorläufige Vergleichsverwalter, hat grünes Licht für die Weiterarbeit im Fahrzeugbau gegeben. Seit Dienstag,

Interview mit dem Leiter des Kreidler-Fahrzeugbaus, Heinrich Keim

„Ich bin zuversichtlich“

24. Februar, wird dort deshalb wieder ganz normal gearbeitet.

MOTORRAD: Der Fahrzeugbau gehört aber zur Konkursmasse. Kann er gerettet werden?

Keim: Natürlich ist auch der Fahrzeugbau vom finanziellen Kollaps der Gesamtfirma betroffen, und da wir keine Kredite kriegen, müssen wir von der Hand in den Mund leben. Trotzdem floriert das Unternehmen, und es wäre deshalb Unsinn, den Fahrzeugbau mit in Konkurs gehen zu lassen. Man ist vielmehr bemüht, den Fahrzeugbau in eine besondere Gesellschaft überzuführen, deren Anteile solange bei den Kreidler-Werken bleiben, bis sich möglicherweise ein Käufer gefunden hat.

MOTORRAD: Werden die Gläubiger mit diesem Verfahren einverstanden sein?

Keim: Es ist ja in aller Regel so, daß ein florierendes Unternehmen mehr bringt als der Verkauf der Bestände. Deshalb rechne ich damit, daß die Überführung in eine neue Gesellschaft im Einvernehmen mit den Gläubigern geschieht. Schließlich geht das Vermögen dadurch nicht verloren.

MOTORRAD: Wann werden wir Gewißheit über die Kreidler-Zukunft haben?

Keim: Das Ganze wird sich einige Wochen hinziehen. Es müssen Wertgutachten angefertigt, eine komplette Inventur gemacht werden, um überhaupt erst zu überblicken, welchen Wert der Fahrzeugbau darstellt. Vorher wird kein Käufer gefunden.

MOTORRAD: Haben die Händler auf die ganzen Vorgänge im Kreidler-Werk mit Verwirrung reagiert oder sogar Lieferungen storniert?

Keim: Es kommen natürlich Fragen, aber dadurch, daß die Produktion sehr schnell wieder aufgenommen wurde, klärte sich die Situation ebenso schnell wieder. Sie müssen ja davon ausgehen, daß die Händler ein ebenso starkes Interesse am Fortbestand der Firma haben wie wir selbst.

MOTORRAD: Den Kreidler-Werken wird allgemein und dem Fahrzeugbau im speziellen Mißwirtschaft vorgeworfen. 13 000 Fahrzeuge stünden auf Halde, von einer Tagesproduktion von 170 Einheiten würden nur 70 verkauft.

Keim: Natürlich haben wir Bestände. 13 000 ist etwas zu hoch gegriffen, aber im wesentlichen stimmen die Zahlen. Das hat folgenden Hintergrund: Wenn im Frühjahr die Saison beginnt, müssen wir einige tausend Einheiten auf Halde haben. Der zweite Grund, warum derzeit so viele Fahrzeuge, vor allem Mofas, produziert werden, ist, daß im April Produktionskapazitäten für unsere neue 80er frei werden müssen.

MOTORRAD: Die IG Metall warnt davor, den Fahrzeugbau bereits als gerettet anzusehen. Damit würden möglicherweise falsche Hoffnungen geweckt. Wie ist Ihre ganz persönliche Ansicht?

Keim: Es ist wichtig, die nächsten Wochen zu überstehen. Aber ich bin zuversichtlich. □

von 300 auf inzwischen 950 mehr als verdreifacht. Eines wurde dabei klar: Das völlig veraltete Stammwerk war keinesfalls mehr zu retten.

So erschien den Kreidler-Bossen lediglich die Fahrzeugproduktion erhaltungsfähig. Sie sollte ausgegliedert und als eigenständiger Betrieb weitergeführt werden. Juristisch ist dies bereits Ende letzten Jahres geschehen. Im Oktober 1980 ließ Kreidler die neue Gesellschaft in das Handelsregister eintragen.

Dies geschah in aller Stille, so still, daß es der Betriebsrat erst nachträglich aus der Zeitung erfuhr. Der Schritt

der Geschäftsführung kam indes zu spät.

Die Kreidler Fahrzeugbau-Firma wäre nur dann nicht in den Strudel der Pleite mit hinabgezogen worden, wenn die Trennung vom Stammhaus vor mindestens zwei Jahren erfolgt wäre.

Mit 161 Millionen Mark beziffert der Vergleichsverwalter die gesamten Verbindlichkeiten. Burkhard Becker, Rechtssprecher der IG Metall: „Hinzu kommen weitere Verbindlichkeiten von mindestens 80 Millionen Mark für das Weiterlaufen von Löhnen und Gehältern, für Sozialplan und Rentenversicherung.“ Demgegen-

über stehen geschätzte Vermögenswerte von rund 140 Millionen Mark.

Der Konkurs scheint angesichts der riesigen Schuldenberge unausweichlich. Becker: „Wer so was kauft, kauft die Soziallasten von 420 Mitarbeitern mit, während man bei einem Verkauf aus der Konkursmasse erst ab dem Verkaufsdatum zahlen muß.“

Ein Vergleich scheidet daher nach Ansicht der IG Metall aus. Etwa 45 Millionen Mark müßten potentielle Käufer der Kreidler-Fahrzeugproduktion schon mitbringen, um die Bänder am Laufen zu halten. Die Gläu-

bigerversammlung dürfte daher einer Weiterführung der Firma nicht zustimmen.

Letzte Überlebensemöglichkeit ist daher für das Kreidler Florett eine Auffanggesellschaft, die die nötige Summe zur Wiederbelebung investiert.

An ein Ende wollen die Kreidlerwerker hingegen immer noch nicht glauben, insbesondere in der Fahrzeugfabrik. An die beunruhigten Kunden schickten sie daher einen Rundbrief: „Das Kreidler-Fahrzeugwerk produziert und liefert normal.“ Wie lange noch?

Peter Kemnitzer/
Friedemann Kirn

Samson und Co.

Die Echten. Frisch aus Holland. Für ca. 50 Zigaretten. DM 3,10. Als Halfzwarer und Zwarer. Und jetzt auch als Milde Shag.