

VORBILDLICH!

5 “Ein deutsch-deutscher Deal... kommt gerade richtig in Gang: das Ende 1984 vereinbarte und zunächst bis 1993 laufende Motorenprojekt von Volkswagen (West) in Karl-Marx-Stadt (Ost) im Wert von 500 bis 600 Millionen D-Mark. Unter Lizenz sowie mit Maschinen und Fertigungs-Know-how der Wolfsburger werden in der DDR seit gut einem Jahr 1,3- und neuerdings auch 1,05-Liter-Maschinen für Wartburgs beziehungsweise Trabis gebaut. Die ursprünglich schon für 1988 geplante Rücklieferung von Rumpfmotoren an VW soll mit Verspätung demnächst beginnen, gedacht ist an mindestens 10 100000 Stück im Jahr. Die Kapazitäten von Karl-Marx-Stadt werden damit praktisch in den Fertigungsverbund des bundesdeutschen Autokonzerns eingebunden. Die wohl jüngste, zugleich eine besonders weitreichende Wirtschaftskooperation wurde nur einen Tag vor dem Ende der Ära Honecker bekannt: Die Zusammenarbeit zwischen den 15 Montanwerken Walter (Tübingen) und dem DDR-Werkzeugkombinat Schmalkalden... Die Beziehungen sind zum Teil so intensiv, daß zum Joint-Venture eigentlich nur noch ein - allerdings wesentlicher - Schritt fehlt: die Kapitalverflechtung und die damit verbundenen Entscheidungsbefugnisse... Darüber hinaus bedarf ein Joint-Venture des passenden Umfeldes: Man könne beispielsweise nicht warten, ‚bis irgendeine Planziffer erfüllt ist‘ ... Der Begriff Joint-Venture werde ‚leicht gehandhabt‘, betont DIHT-Experte Giesecke, aber 20 solche Projekte erforderten eine ‚ungeheure Zuwendung‘, und die Gesetzgebung, die sich bis ins Arbeits- und Steuerrecht erstreckte, sei sehr mühsam... Bisherige Kooperationen und intensive Kontakte im innerdeutschen Handel könnten eine hervorragende Ausgangsbasis bedeuten. Sprachliche Barrieren gibt es nicht. Schlegel sieht in der DDR eine ‚gut 25 ausgebildete Arbeitnehmerschaft‘. Und Giesecke schwärmt geradezu von den Ingenieur- und Forschungskapazitäten im zweiten deutschen Staat.” (Frankfurter Rundschau, 18.11.89)