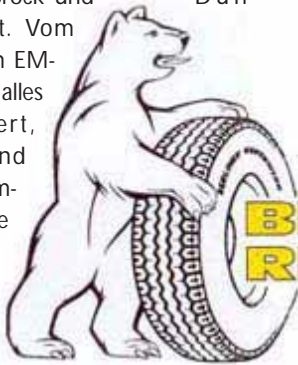


Wirtschaftskrimi beim Berliner Reifenwerk

Wenn wenigstens ein Kriminalfilm beim traditionsreichen Berliner Reifenwerk (BRW, siehe Kasten) gedreht würde, wären ja alle Beteiligten froh. Doch es ist bitterer Ernst: Die Staatsanwaltschaft ermittelt, Subventionsbetrug und Bilanzfälschungen sind die am häufigsten genannten Delikte, wegen der recher-

chiert wird. Wer u.a. zu den Geschädigten zählt (neben Lieferanten), ist schon mal klar: die noch verbliebenen knapp unter 150 Mitarbeiter (zu DDR-Zeiten waren es fast 1.000) und die Steuern zahlende Allgemeinheit. Zu den Fakten:

- *Die Ausgangslage:* Das Berliner Reifenwerk hatte zuletzt wohl eine realistische Jahreskapazität von ca. 300.000 runderneueren Reifen nach der Heiß- und Kalttechnologie. Das Areal in Schmöckwitz misst 89.000 Quadratmeter. Als Materiallieferanten sind die Firmen Ellerbrock und Dunlop bekannt. Vom Pkw- bis zum EM-Reifen wurde alles runderneuert, Altreifen und sonstiger Gummiafall wurde schon zu DDR-Zeiten in einer Pilotanlage



verbrannt und zur Energiegewinnung genutzt, die Filter aber dürften nach der Wende kaum die westlichen Emissionsbestimmungen erfüllt haben.

- *Das Projekt:* Das Berliner Reifenwerk sollte mit einem finanziellen Kraftakt zu einem industriellen Vorzeigeprojekt der Nachwendzeit entwickelt werden. Unter dem Stichwort „BRW 2000“ sollten basierend auf bestehenden Runderneuerungs- und Verbrennungsanlagen beide Bereiche aufeinander abgestimmt und grundlegend modernisiert werden.

Runderneuerung und energetische Nutzung (sowohl zur Wärme- wie Stromgewinnung) sollten in einem Komplex vereinigt werden.

- *Die Summen:* Das gesamte Projekt war auf 187 Millionen Mark (an einer anderen Stelle werden auch 194 Millionen DM genannt) veranschlagt. 88 Millionen wurden an Investitionsgeldern bewilligt. Bislang haben die Senatsverwaltung bzw. die Investitionsbank Berlin (IBB) wohl 46,1 Millionen Mark Fördergelder ausgezahlt. Deren Verbleib prüft ein Ende Juli vom Amtsgericht Charlottenburg eingesetzter vorläufiger Insolvenzverwalter namens Rolf Nacke. Nacke erhofft sich natürlich Zugriffsmöglichkeiten auf ein Festgeldkonto bei der Credit Suisse in Frankfurt über 32 Millionen Mark, das (berichtet

Die bewegte Geschichte des Berliner Reifenwerkes

Die Ursprünge des Berliner Reifenwerkes (BRW) reichen bis in die Vorkriegszeit zurück und entwickelten sich – aus heutiger Sicht – zu Zeiten der braunen Machthaber wenig rühmlich: 1942 sollte Georg Müller – der Name Reifen-Müller ist im Berliner Raum ja bis heute ein Begriff – Reifen vornehmlich für die Wehrmacht runderneuern und Reifenmaterial herstellen. Die Produktionsstätte befindet sich noch heute in Schmöckwitz, unweit des bekannteren Berliner Vorortes Köpenick (heute eine bevorzugte Wohn- und Erholungsgegend) sowie in unmittelbarer Nachbarschaft der legendären Ruderregattastrecke der Olympiade 1936.

Zum Kriegsende wurde die Fabrik fast völlig zerstört, aber umgehend wieder aufgebaut. 1947 fertigte Reifen-Müller dort nicht nur Schläuche, sondern sogar Neureifen. Auf der berühmten Autorennstrecke Avus stellte Müller 1952 gar die Siegerreifen. Doch bereits ein Jahr später wurde der Betrieb von den neuen Machhabern konfisziert: Aus Reifen-Müller wurde der VEB Berliner Reifenwerk.

Ende 1968 wurde die gesamte DDR-Reifenindustrie vereinigt, die Neureifenproduktion 1970 aus Schmöckwitz verlagert, beim VEB Reifenkombinat Fürstenwalde wurden die Befugnisse der DDR-Reifenwirtschaft konzentriert, der Markenname Pneumant, der zum Dachbegriff wurde, war bereits 1958 kreiert worden. Der volkseigene Betrieb Berliner Reifenwerk führte innerhalb des Pneumant-Konzerns, wie man heute sagen würde, die Runderneuerungsaktivitäten. Da von den ca. 5,5 Millionen Einheiten wenigstens jeder zweite in der damaligen DDR (Ende der 80er Jahre) in den Markt rollende Reifen runderneuert war (Karkassen wurden selbst aus der damaligen Bundesrepublik importiert), wurde der Betrieb auch durchaus

gefördert. Runderneuert wurde außer in Schmöckwitz auch in Oranienburg (ging bereits 1990 an Scanrub, gehört also zur heutigen Viborg-Gruppe), in Egeln (heute Reifenwerk Hämmerling) und in Plauen (umbenannt erst in Vogtländische Reifenwerke, nach einer kurzzeitigen Beteiligung des Gummiwerkes Kraiburg mehrheitlich an Vergölst und schließlich liquidiert, die Anlagen wanderten ins norwegische Askim). Zum VEB Berliner Reifenwerk gehörten ferner der VEB Reifenwerk Salzwedel zur Gummiaufbereitung (ab 1991 Relastec und zu Kraiburg gehörig) und VEB Leipzig (Rationalisierungsmittelbau).

Weil die dem BRW gewissermaßen untergeordneten Betriebe ebenso privatisiert wurden wie die Neureifenhersteller Pneumant und Heidenau zu der Zeit jeder für sich ums Überleben kämpften und einen Weg in die Marktwirtschaft suchten, standen die Berliner plötzlich alleine da. Die so genannten „Runderneuerungspäpste“ westlicher Couleur gaben sich die Klinke in die Hand, einsteigen wollte keiner. Der zu DDR-Zeiten vermeintliche Vorzeigebetrieb erwies sich als nicht wettbewerbsfähig nach westlichen Standards. Der Treuhand gelang es nicht, einen leistungsfähigen Investor zu finden. Auch die 1981 installierte Verbrennungsanlage zur energetischen Nutzung von Altgummi war ja nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten konzipiert worden, sondern diente als Pilotprojekt dem Sammeln von Erfahrungen.

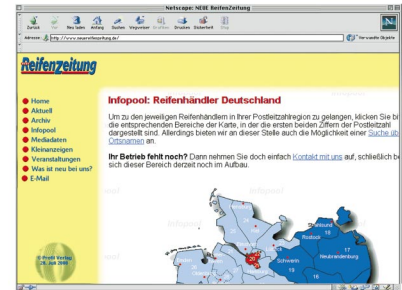
Vielleicht ganz gut, dass sich damals noch kein Investor fand, verhinderte dies doch späteres juristisches Gerangel. Denn 1992 konnten die Erben Georg Müllers ihre angemeldeten Rückübertragungsansprüche durchsetzen. Doch die heutige Firma Reifen-Müller, einer der beiden regionalen Marktführer und Team-Kooperationsmitglied, versteht sich nicht als Hersteller, sondern als Händler von Reifen. Die von der

der FOCUS) einer auf Tahiti residierenden Gesellschaft Nina société civile gehört, deren Inhaber der frühere BRW-Geschäftsführer Dr. Horst Krüßmann sei. Die Höhe der BRW-Verbindlichkeiten ist derzeit noch gar nicht abschätzbar. Der derzeitige BRW-Geschäftsführer Karl-Heinz Valder streut derweil, er habe einen Kredit von 45 Millionen Mark erhalten, der zur sofortigen Wiederaufnahme der Produktion mehr als ausreichend wäre.

- *Die Beteiligten:* Insolvenzverwalter Nacke hat bei der Suche nach dem Verbleib der Senatsmillionen festgestellt, dass Krüßmann nicht mehr als Nina-Geschäftsführer auf der Südseeinsel registriert ist. Krüßmann ist für Lieferanten (die Geldfluss sehen wollen) und die Presse (die auf Informationsfluss

hofft) schwer bis überhaupt nicht erreichbar. Immerhin aber hat Nacke mit ihm Kontakt gehabt, wobei Krüßmann seine Rolle heruntergespielt und sich „nur“ als Prokurist bezeichnet habe. Der aus Meerbusch stammende Geschäftsmann sei dennoch die Schlüsselfigur, zitiert der Kölner Stadt-Anzeiger eine Anwältin, die für ihren Schweizer Mandanten eine Wechselschuld beim BRW eintreiben möchte. Dr. Krüßmann verweist auf den aktuellen BRW-Geschäftsführer Valder. Der versucht mit immer neuen Beruhigungen seine Mitarbeiter zu vertrösten, die zum Teil seit März keine Löhne mehr erhalten haben und im Juli in einen medienrächtigen Streik getreten sind. Dabei waren die Arbeiter – teilweise bis zu 30 Jahre im Betrieb – schon mehr als geduldig:

All you need.



Schnell.
Genau.
Informativ.



www.neuereifenzeitung.de

Familie Müller eigens gegründete Reifenhandels GmbH (RHG) übernahm das Berliner Reifenwerk 1992 zu 100 Prozent, veräußerte den Betrieb aber schon im Jahr darauf zu einem nicht bekannt gewordenen Preis.

Ebenso schleierhaft wie jener Preis blieb in den Folgejahren, wem BRW eigentlich jetzt gehörte. Jedenfalls wurde die Gesellschafterstruktur verändert. Ob die ursprünglichen und völlig branchenfremden Käufer Dr. Horst Krüßmann und Bernd Cohnen (tritt seit einiger Zeit nicht mehr in Erscheinung) Gesellschafter blieben oder nicht, ob Investoren aus Malaysia, Singapur oder Tahiti engagiert sind oder nur den Status von Briefkastenfirmen hatten, blieb im Dunklen. Die Geschäftsführer wechselten schnell, selbst ein als renommiert und vor allem seriös geltender Brancheninsider (Jörg Meyers, vormals Gummi-Mayer) blieb nicht lange auf seinem Stuhl. Weil der Verdacht besteht, dass bereits seit 1995 gezielt Gelder aus dem Unternehmen abgezweigt worden sind (so der vom Amtsgericht Charlottenburg eingesetzte vorläufige Insolvenzverwalter Rolf Nacke in einem Beitrag des Kölner Stadt-Anzeigers), ist auch gegen frühere Geschäftsführer Strafantrag gestellt worden, der jetzige heißt Karl-Heinz Valder. Noch im Sommer 1999 fuhr ein Redakteur der NEUE REIFENZEITUNG vergeblich bis zur Adresse Adlergestell 708 bis 730, um dem Markt endlich eine klare Aussage geben zu können. Im September letzten Jahres vermeldete schließlich eine Investmentfirma Cerxnet Inc. (Denver/Colorado), die Berliner Reifenwerk GmbH zu 92,3 % übernommen zu haben, siehe dazu auch den Kastentext auf der nächsten Seite.

detlef.vogt@reifenpresse.de

Euro Tyre

Stichwort Cerxnet

Die Cerxnet, von der wir allerdings nichts weiter wissen, fühlt sich eigenen Angaben zufolge bereits mehrfach von Berliner Medien durch den Schmutz gezogen. Sie hat gegenüber der NEUE REIFENZEITUNG schriftlich erklärt, die 92,3 % Anteile an BRW gutgläubig und mit der Vereinbarung der Anwendung amerikanischen Rechts erworben und von etwai- gen Schiebereien nichts gewusst zu haben. Diese hätten auch nur bis 1998, dem Zeitpunkt der letzten Auszahlung von Subventionen, erfolgen können und damit zu einem Zeit- punkt, zu dem es noch keinerlei Kontakte zwischen Cerxnet und dem Management der BRW gegeben habe. Die Eigentumsübertragung habe aber noch nicht stattfinden können, da es an notariellen Beglaubigungen bisher fehle. Cerxnet habe erst im weiteren Verlauf des Prüfungsverfahrens erkannt, dass in Deutschland ohne notarielle Beurkundungen we- der Immobilien noch Geschäftsanteile übertragen werden könnten. Cerxnet habe auf alle Entscheidungen der BRW bisher auch keinen Einfluss genommen. Alle weiteren ursprüng- lich geplanten Investitionen lägen bis zur endgültigen Übertragung des Eigentums somit auf Eis.

detlef.vogt@reifenpresse.de

Sie hatten auf das letzte Weihnachtsgeld verzichtet; und als der Berliner Energie- versorger Bewag den Strom we- gen nicht bezahlter Rechnun- gen abstellte, schalteten sie das Notstromaggregat an, um weiterarbeiten zu kön- nen. Der Cerxnet-Vizeprä- sident (siehe zu dieser Gesellschaft auch den zweiten Kastentext) Egjn Bresnig wird von der Berliner Zeitung jedoch dahin gehend zitiert, er wisse nur von „kleineren Problemen“.

- *Der Status quo:* Zur Frage, wieviel Geld tatsächlich in die Modernisierung der Anlagen in den letzten Jahren geflossen ist und wieviel zur Umsetzung des Pro- jektes „BRW 2000“ genutzt wurde, gibt es widersprüchliche Informationen. „Runderneuerer“ sehen die „Verbrenner“ bevorzugt und umgekehrt. Tatsächlich wurden schon vor drei Jahren Arbeiten eingestellt, so dass mögliche neue Ge- bäude seit der Zeit als Rohbauten der Handwerker harren bzw. nur die Funda- mente gegossen wurden. Wettbewerber mutmaßen angesichts des äußerst preis- aggressiven Verhaltens bei der Vermark- tung von BRW-Reifen in den letzten Jah- ren, dass Subventionsgelder in das ope- rative Geschäft fehlgeleitet wurden. Da- bei schätzten unabhängige Runderneu- erungsexperten die Produktivität im Werk als nicht sehr hoch ein.

- *Rettung:* Erst einmal wird ein möglichst branchenerfahrener neuer Geschäftsfü- hrer gesucht. Der soll ein tragfähiges Un-

ternehmenskonzept bzw. die rechtliche Basis für eine Auffangsgesellschaft ent- wickeln. Wenigstens drei potenzielle In- vestoren haben sich vor Ort umgesehen: ein anerkannter mittelständischer deut- scher Runderneuerer, die Berliner Stadtreinigung und eine Berliner



BERLINER REIFENWERK

Entsorgungsgesellschaft. Die er- ste Frage lautet, ob noch einmal öf- fentliche Gelder bereit gestellt werden, um den Betrieb langfristig zu sichern, d.h. das BRW wettbewerbsfähig zu machen. Dabei wird die Verquickung von Rund- erneuerung und Verbrennung erneut auf den Prüfstand kommen und eine ent- scheidende Rolle spielen: Geht das eine nicht ohne das andere, würde das einen mittelständischen Runderneuerungsbe-



Weiter als bis zum Rohbau ist man bei dem Projekt „BRW 2000“ bislang nicht gekommen

treiber vermutlich ebenso abschrecken wie die Erkenntnis der beiden anderen derzeit genannten möglichen Kandida- ten, von der Runderneuerung nun wirk- lich nichts zu verstehen. Außerdem ist bis heute nicht endgültig geklärt, wie die Cerxnet-Akquisition rechtlich endgültig bewertet bzw. doch noch vollzogen wer- den kann.

- *Widerstrebende politische Intentionen:* Was aus dem wertvollen Schmöckwitzer Grund und Boden wird, ist auch eine politische Entscheidung, bei der sich in- dustrielle Interessen und solche der Um- welt gegenüber stehen. Die Verfechter einer industriellen Lösung müssten ge- wiss noch einmal Geld nachschießen, sollen die Arbeitsplätze wenigstens teil- weise erhalten werden und das Berliner Reifenwerk saniert werden, Umweltbe- lastungen schätzen sie als gering ein und verweisen darauf, dass sich das Firmen- gelände fernab von Wohngebieten in peripherer Lage befindet. Genau gegen- teilig aber argumentieren Umweltschüt- zer, die in Schmöckwitz einen Teil der „grünen Lunge“ Berlins und ein Nah- erholungsgebiet sehen, das sich eben daher nicht zur industriellen Nutzung eigne; hinzu kommt, dass sich das be- nachbarte Köpenick zu einer bevorzug- ten Wohngegend auch einer betuchten Klientel entwickelt, die gewiss nicht über mögliche Emissionen und den Lastwa- genverkehr, den ein Runderneuerungs- und Verbrennungswerk nach sich zieht, erbaut wäre.

detlef.vogt@reifenpresse.de