Mühselige Suche

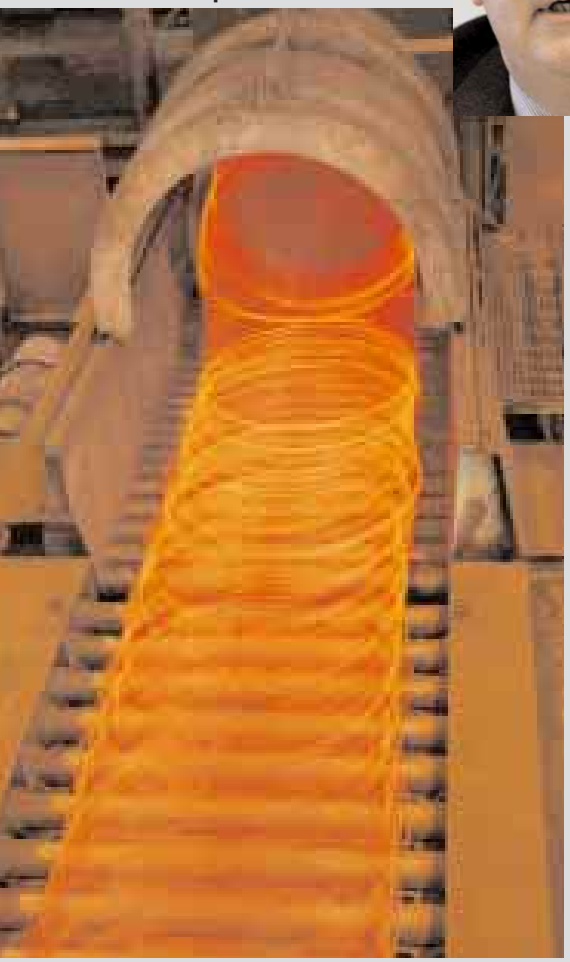
Saarstahl: Warum die Kür des neuen Chefs so lange dauerte – und welche Rolle ThyssenKrupp dabei spielte.

Mehr als ein Jahr dauerte die Suche nach einem Chef für die Saarstahl AG. Jetzt ist der neue Mann gefunden: Am 1. Juni 2004 wird **Michael Hanisch** (54) das Vorstandsbüro in der Völklinger Zentrale beziehen. Vorgänger **Hans-Günter Herfurth** (69) verabschiedet sich in den Ruhestand.

Herfurth übergibt seinem Nachfolger ein gesundes Unternehmen. Saarstahl war 1993 in Konkurs gegangen, schreibt aber, nachdem die Gläubiger auf 90 Prozent ihrer Forderungen verzichtet haben und die Belegschaft von 7200 auf 5000 Mitarbeiter reduziert wurde, wieder schwarze Zahlen.

Für den Job in der Stahlbranche verlässt der promovierte Ingenieur Hanisch den Düsseldorfer Maschinenbauer SMS. Bis einschließlich 31. März 2004 gehört Hanisch noch dem SMS-Holdingvorstand an. Zudem steuert er die Tochtergesellschaft SMS Demag.

SMS-Vormann **Heinrich Weiss** (61) konnte die Lücke, die Hanisch hinterlässt, schnell schließen: Zum 1. April übernimmt **Kay Mayland** (51), bislang Geschäftsführer der mittelständischen Maschinenbaufirma Bomag in Boppard, den Vorstandsvorsitz der SMS-Demag.



Saniert: **Der künftige Saarstahl-Chef Hanisch übernimmt einen profitablen Konzern. 1993 ging das Unternehmen in Konkurs, heute rentiert sich die Stahlproduktion wieder.**

Schwerer als erwartet tat sich Saarstahl-Aufsichtsratschef **Otfried Forssman** (62) bei der Besetzung des Chefpostens in Völklingen. Monatelang hatte er mit **Wolfram Mörsdorf** (55) verhandelt, dem Leiter der amerikanischen ThyssenKrupp-Tochter Budd. In immer neuen Gesprächen feilschte Mörsdorf um jedes Detail seines Vertrags. Schließlich lag das Papier unterschriftsreif vor. Für eine Jahresgage von mehr als einer Million Euro sollte Mörsdorf Vorstandsvorsitzender von Saarstahl werden.

Schließlich unterzeichnete Forssman den Vertrag, nicht aber Mörsdorf. Dem schien es opportun, den Aufsichtsratschef von ThyssenKrupp, **Gerhard Cromme** (60), über seine Wechselabsichten zu informieren. Cromme wollte Mörsdorf halten und unterbreitete ihm ein verlockendes Angebot. Folge: Mörsdorf schlug die Saarstahl-Offerte aus. Stattdessen wird er im April 2004 in den ThyssenKrupp-Vorstand aufsteigen und künftig die Autozuliefersparte führen.

Dumm für Forssman, der zum zweiten Mal Ausschau nach einem Saarstahl-Chef halten musste. Nun endlich hat er ihn gefunden. *Ursula Schwarzer*

Fall ist – haarscharf daneben. Sein Vertrag mit BAIC enthält zwar die Klausel, dass kein neuer Partner hinzustoßen darf. Allerdings ist eine der Vorgängerfirmen des DaimlerChrysler-Konzerns, nämlich Chrysler, schon seit 20 Jahren bei BAIC engagiert.

Auch hat die Zusammenarbeit der Konzerntochter Mercedes mit BAIC die Koreaner keineswegs überrascht. „Das wurde zuvor mit den Beteiligten besprochen“, sagt ein Daimler-Manager. Deshalb gehen die Stuttgarter davon aus, dass die Chinesen ihnen in Kürze die Lizenz zum Bau der Mercedes-Fahrzeuge erteilen werden.

Dies umso mehr, als Peking von der geplanten Mercedes-Investition nur Vorteile hat. Die Marke genießt in Asien hohes Ansehen. Die Fertigung bringt der aufstrebenden Metropole weitere Prestigepunkte. Vor allem aber benötigt Peking die Fläche, auf der die veralteten BAIC-Werkshallen

Ohne Stern: **Mit Autos wie dem Sonata will Hyundai in China expandieren**

stehen, für den Bau von Sportstätten für die Olympischen Spiele 2008.

Für die Fertigung der Mercedes-Modelle will DaimlerChrysler außerhalb der City ein Werk bauen. Dort sollen dann auch Autos der Konzernmarken Chrysler, Jeep und Mitsubishi von den Bändern laufen.

Mitte 2005 werde die Fabrik stehen, ist ein Daimler-Mann sicher. Die Montagehallen der Marken werden voneinander getrennt sein. Gemeinsam nutzen alle die Lackieranlage.

Chung wird bis dahin Ruhe gegeben haben. Egal, ob DaimlerChrysler dann 10 oder 15 Prozent an Hyundai hält. *Frank Scholtys*

FOTOS: FRANK DARCHINGER, BECKER & BREDEL, LIUJIN/AFP/GETTY IMAGES