

FUSIONEN UND KOOPERATION

Der europäische Busmarkt

Wer mit wem und wie viel wovon – die Beteiligungen der Bushersteller untereinander ergeben ein regelrechtes Geflecht von Zahlen und Marken.

Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht? Diese resignierende Frage warf so manche Mathematikstunde in zurückliegenden Schulzeiten auf. Sie stellt sich jedoch auch heute wieder, sobald man versucht, die Beteiligungen auf dem Markt europäischer Omnibushersteller zu entwirren.

Beginnen wir mit der leichtesten Übung: mit dem Fall MAN. Der Münchner Konzern will künftig seine eigenen Busaktivitäten mit denen der Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG (Marke: Neoplan) zusammenführen. Dazu wollen beide Unternehmen eine Holding gründen, deren Anteile allein MAN halten wird, so der offizielle Sprachgebrauch. Im Klartext: Die bislang eigenständige Marke Neoplan gehört dann MAN.

Die nächste Übung ist schon etwas schwieriger: der Fall Daimler-Chrysler. 1995 übernahm die damalige Daimler-Benz AG den Ulmer Hersteller Kässbohrer samt dessen Marke Setra. Im gleichen Jahr gründete Daimler-Benz die hundertprozentige Tochter Evobus, die seitdem die Vermarktung und den Vertrieb von Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra organisiert. Innerhalb dieser Organisation aufgegangen sind mittlerweile die Marken Koch und Tommassini, die künftig unter der Marke Mercedes-

Benz verkauft werden. Daneben unterhält der Konzern – jetzt als Daimler-Chrysler firmierend – noch eine hundertprozentige türkische Tochter: Mercedes-Benz Türk.

Die deutschen Hersteller wären somit abgehandelt. Was jetzt folgt, ist etwas für wirklich fortgeschrittene Rechenkünstler: der Fall Volvo/Renault. Ziel beider Unternehmen ist die Schaffung des weltweit zweitgrößten Nutzfahrzeugkonzerns. Und so soll es funktionieren: AB Volvo, kurz Volvo, übernimmt 100 Prozent der Aktien der französischen Firma Renault V.I./Mack, kurz RVI. Im Gegenzug erhält RVI 15 Prozent der Aktien von Volvo. Außerdem soll RVI auf dem freien Markt weitere fünf Prozent der Volvo-Aktien erwerben, um einen Gesamtanteil von 20 Prozent zu erhalten.

Eigentlich, so heißt es in der Vereinbarung, sind die Omnibusaktivitäten seitens Renault von diesem Geschäft nicht betroffen. Jetzt hat aber die Europäische Kommission entschieden, diesen Deal zwischen RVI und Volvo nur dann zuzulassen, wenn RVI sich innerhalb von zwei Jahren von der Gesellschaft Irisbus trennt, die ja gemeinsam zu je 50 Prozent von Renault V.I. und Iveco gehalten wird. Und somit sind wir doch mittendrin im Omnibusbereich. Irisbus vermarktet und vertreibt bislang die Omnibusse der Marken Renault sowie Iveco und hat sich zudem in den vergangenen Monaten die Hersteller Karosa, Heuliez und Ikarus einverleibt.

Renault wird sich voraussichtlich von Irisbus trennen. Entwickelt, produziert und vertreibt Renault jedoch künftig seine Busse wieder in Eigenregie, wird beim Management des neuen RVI-



FOTO NEOPLAN

Noch unklar: Wohin geht die Reise der europäischen Busunternehmen?

Eigners Volvo kaum große Freude aufkommen. Schließlich würde dies in direkter Konkurrenz zu den eigenen Volvo-Bussen und den ebenfalls zum Volvo-Konzern gehörenden Marken Säffle, Leyland Bus, Aabenraa, Drögmöller und Carrus geschehen. Außerdem muss sich Volvo – das ist die zweite Bedingung der Europäischen Kommission – innerhalb von drei Jahren von seinen Scania-Aktien trennen, soll die Übernahme von Renault V.I. genehmigt werden. Immerhin hält Volvo noch 45,5 Prozent des Kapitals und 30,6 Pro-

zent der Stimmen bei Scania. So verliert Volvo also dort an Einfluss, was umso schwerer wiegt, da Scania ein nicht unerheblicher Konkurrent im Omnibusgeschäft geworden ist.

Ganz abgesehen von der pikanten Note, dass Scania mit Volkswagen einen potenten Anteilseigner im Rücken hat, der sicherlich weiß, dass sich gezielte Investitionen im Omnibusbereich durchaus bezahlen machen können. Bereits jetzt besitzt Volkswagen 18,7 Prozent des Kapitals von Scania und 34 Prozent der Stimmrechte.

Kauft Volkswagen nun auch noch das Gesamtpaket der Scania-Anteile, die derzeit noch Volvo besitzt, sind die Wolfsburger endgültig die neuen Herren im Hause Scania. Was aber wird dann aus Irisbus? Für Giancarlo Boschetti, den Chef des zweiten Irisbus-Eigners Iveco, gibt es nur zwei Alternativen: „Entweder wir trennen uns von Irisbus oder wir kaufen den ganzen Anteil von Renault.“

Mit mir meint er allerdings seine eigene Konzernmutter Fiat, die 100 Prozent an Iveco hält. Auch hierbei werden die europäischen Genehmigungsbehörden wohl noch ein Wörtchen mitreden wollen, da Irisbus auch ohne das Mitmischen von Renault recht ordentliche Marktanteile, vor allem in Südeuropa, gewinnen konnte. Das bleibt vorerst also äußerst spannend.

Etwas klarer sind da schon die Verhältnisse bei unseren holländischen Nachbarn. Dort übernahm die VDI-Gruppe 1998 die Berkhof-Gruppe zu 100 Prozent. Neben Berkhof gehören Jorickheere, Denolf & Depla sowie Kusters dazu. Die letztgenannten Hersteller hatte Berkhof selbst erst in den Jahren von 1989 bis 1994 übernommen. Parallel dazu hält die VDL-Gruppe beruhigende – weil mehrheitsfähige – 51 Prozent an DAF Bus. Somit ist auch DAF in die Verflechtungen europäischer Bushersteller verwickelt und nicht mehr eigenständig.

Selbst entscheiden, selbst produzieren und selbst verkaufen – dieses eigentlich ursprüngliche Privileg wirtschaftlichen Handelns genießen nur noch ganz wenige europäische Bushersteller: Van Hool, Bova, Dennis, Autodromo und Bredamenarinibus. Eine Gleichung mit fünf Unbekannten – also ein Fall für die höhere Mathematik. Alex Mannschatz

Der Autor ist Redakteur der Fachzeitschrift „lastauto/omnibus“.



Neues Fahrgestell für Mercedes-Benz-Omnibusse: OC 500 nennt sich das modular aufgebaute Chassis, das sowohl für Reise- als auch für Überlandbusse verwendet werden soll. Euro-3-Motoren und elektronische Bremssysteme gehören dazu.