

Alabama: Mercedes setzt auf die Vorteile des Standorts USA

Das Kalkül mit dem warmen Herzen des Südens

Wie eine kleine amerikanische Provinzstadt den Autokonzern lockte, von dem sie nicht nur Jobs, sondern auch ein besseres Image für den ganzen Staat erhofft

Wie eine kleine amerikanische Provinzstadt den Autokonzern lockte, von dem sie nicht nur Jobs, sondern auch ein besseres Image für den ganzen Staat erhofft

Von Josef Joffe

Tuscaloosa, im November - 'Schauen Sie sich die Augen an', hat er den unschlüssigen Deutschen geraten, die ihn fragten, ob Tuscaloosa denn wirklich daimlerwürdig sei. Die Mercedes-Leute hatten das ganze Land nach einem Bauplatz für ihr erstes Werk in den USA durchforstet. Nur drei Orte hatten den strengen Auswahlkriterien genügt, und einer davon war Tuscaloosa, eine Kleinstadt im tiefsten Süden der USA, deren Namen 'Tasskalusa' ausgesprochen wird.

Die Augen? Jawohl, die Augen', antwortet Kenji Awakura, der Chef einer japanischen Elektronikfabrik in Tuscaloosa, der an diesem Abend, kurz vor seiner Rückkehr in die Heimat, bei Wein und Würstchen zum Ehrenbürger des Staates Alabama ernannt wird. Die Menschen dieser Stadt, sagt der japanische Lokalpatriot, hätten solche 'warmen, sanften Augen, und die lassen auf ihr Herz schließen'. Was das mit einer kühlen, knöchernen Geschäftskalkulation zu tun habe? 'Bevor wir hier unsere Fabrik hinstellten, hatten wir 100 Orte rund um die Welt geprüft. Wir kannten alle Statistiken, alle Zahlen, und sechs gleichwertige Bewerber blieben übrig. Wie soll man dann weiterselektieren? Da bleibt doch nur noch das Gefühl. Deshalb habe ich mir die Augen der Menschen angeguckt, deshalb haben wir uns für Tuscaloosa entschieden.' Und jetzt, nach sieben Jahren, sei er 'ganz traurig', daß er Tuscaloosa gegen Tokio tauschen müsse.

Generöse Morgengabe

Bei den Mercedes-Leuten, so heißt es immer wieder, hätten nicht die Augen, sondern ihr 'gut feeling', das gute Gefühl im Bauch also, den Ausschlag für das 300-Millionen-Dollar-Projekt gegeben. Von 1996 an soll in Tuscaloosa ein noch geheimes Modell mit Vierradantrieb, eine Art Asphalt-Jeep, vom Band laufen. Und zur Entscheidung hat nicht die Morgengabe von rund einer Viertelmilliarde Dollar beigetragen? Für Boden und Gebäude, Wasser- und Stromanschluß, Steuererleichterungen, die staatlich finanzierte Berufsbildung, den Autobahnzubringer? Allein mit den Steuernachlässen, so eine besonders großzügige Schätzung, könnten die Deutschen Jahr für Jahr neun Millionen einsparen, und das ein Vierteljahrhundert lang.

Doch habe eben dieses schöne Kalkül nicht den einstimmigen Beschluß zugunsten von Tuscaloosa gezeugt. 'Das war nicht der springende Punkt', sagt Mercedes-Vorstandschef Helmut Werner; die Offerten der drei Finalisten - außer Alabama noch North Carolina und South Carolina - seien etwa gleichwertig gewesen. Tuscaloosa habe 'am besten gepaßt', fügt Werner hinzu, dort 'können wir uns wie zu Hause fühlen'. Was denn die anderen geboten hätten? Darüber schweigen die Stuttgarter, darüber schweigen auch die Verlierer.

Doch wie es gelaufen sein könnte, läßt sich den Worten von Billy Joe Camp, dem Wirtschaftsminister von Alabama, entnehmen. Der verhandelte im Frühjahr noch mit einem 'Stromalm', der Consulting-Firma Fluor Daniels, die für ihren Klienten ein 'sinnvolles Angebot' forderte. Wie denn ein

solches auszu sehen habe? 'Well', habe die Antwort gelaftet, 'jeder weiß, was BMW von South Carolina gekriegt hat, und mein Kunde meint, das war viel besser als eure Erst-Offerte.' Heute verhölkert der Regierungssprecher von South Carolina saure Trauben: 'Mercedes ist nicht in toller finanzieller Form', mokiert er sich. Mit der generösen incentive package habe Alabama die Fabrik praktisch verschenkt. Der Coup sei geradezu ein 'Akt der Verzweiflung' gewesen.

Die Spitze, zumal aus Konkurrenzrunden, ist übertrieben, aber nicht ganz falsch. Alabama, überhaupt der Deep South, liegt nicht auf der Sonnenseite der amerikanischen Wirtschaft. Mississippi, Georgia, Alabama, South Carolina - einst wohlhabende Plantagenstaaten - haben nach dem Bürgerkrieg die stürmische Industrialisierung des Nordens verpaßt. Zumal Alabama, das Herz des alten Südens, konnte die dunkle Vergangenheit nie ganz abschütteln. 'Wir haben ein Imageproblem', gibt Wirtschaftsminister Camp zu. 'Und deshalb haben wir unsere letzte Unze Energie in das Mercedes-Projekt gesteckt.'

Einem Nordstaatler fallen zu Alabama hauptsächlich Stichworte wie Selma und Birmingham, Eugene Bull Connor und George Wallace ein. Die beiden Städte waren in den sechziger Jahren blutige Kriegsschauplätze im Kampf um die Bürgerrechte. Bull Connor ging in die Geschichte ein, als er in Birmingham Polizeihunde auf schwarze Demonstranten hetzte. George Wallace machte sich 1963 einen Namen, als er - einst Boxer und nun Gouverneur des Staates - mit seiner bulligen Gestalt schwarzen Studenten den

Eingang zur Staatsuniversität leibhaftig versperrte.

Das war vorgestern, gewiß, und seitdem hat Alabama, wie überhaupt der Süden, gewaltige Fortschritte gemacht. Rassenunruhen? Über die wird heute aus Los Angeles oder Crown Heights in New York berichtet. Seit den späten sechziger Jahren fanden die Gefechte zwischen Weiß, Braun und Schwarz im Norden statt - in Detroit, in der Bronx, in Boston, St. Louis oder Chicago. Birmingham, wo 1963 Bull Connor und seine Schäferhunde wüteten, hat heute einen schwarzen Bürgermeister und einen schwarzen Polizeichef. 'Wir haben viele bittere Lektionen einstecken müssen', erinnert sich Stadtvaater Richard Arrington, 'doch in den letzten 30 Jahren haben wir einen dramatischen Wandel vollzogen. Eine Explosion wie in Los Angeles wäre bei uns nicht möglich; allein schon deshalb nicht, weil 40 Prozent unserer Polizisten Schwarze sind.'

Die Zeit der brennenden Kreuze und Kirchen ist vorbei, doch das Etikett der Rückständigkeit und des Rassismus ist klebengeblieben. 'Die Presse im Norden hat uns in den sechziger Jahren verteuft', grollt James Lee, eine Säule des Business-Establishment, beim Frühstück im Country Club von Birmingham. 'Aber wann hätte sie je über unsere Fortschritte berichtet?' Auch deshalb - nicht nur wegen der 1200 neuen Jobs - war den Leuten in Alabama der Mercedes-Coup eine Viertelmilliarde Dollar wert. 'Mercedes', sagt Anthony Topazi, im Kreis von Tuscaloosa für die Industrieansiedlung zuständig, 'bedeutet Qualität und internationales Ansehen vom Allerfeinsten. Das hilft uns mehr als die Saturn-Fabrik von General Motors, um die

wir uns vergeblich beworben haben.'

Was Topazi noch halbwegs nüchtern registriert, klingt aus dem Munde von Ryan deGraffenried wie ein hymnischer Lobgesang auf die Wundermänner aus Übersee. Am 30. September, dem Tag der Verkündigung, frohlockte der Staatssenator aus Tuscaloosa: 'Dies ist wahrlich der größte historische Moment in der Geschichte des Staates Alabama.' Gouverneur Jim Folsom verdoppelte: 'Dank dieser Firma haben wir unsere Generation überwinden; wir stehen am Anfang unserer Renaissance.' Seine Frau nannte Helmut Werner und dessen Crew, die zum Siegesbankett im North River Yacht Club angereist waren, 'dream-makers'. Gene Stallings, Coach des gefürchteten Footballteams der Universität Alabama (das in den USA die Rolle spielt, die sich Bayern München in der Bundesliga wünscht), stellte sie alle rhetorisch in den Schatten, indem er schlicht anmerkte: 'Die Mercedes-Entscheidung ist wichtiger noch als die nationale Meisterschaft'. In Alabama, wo jede Football-Niederlage wie ein Replay des verlorenen Bürgerkrieges wirkt, ist dies die Mutter aller Danksagungen.

Daimler gibt Ehre und Gütesiegel, dazu an die 1200 Arbeitsplätze. Was liefert Alabama - jenseits der Viertelmilliarde Subvention? Vorweg ein Reservoir an Arbeitskräften, das es so im Norden der USA, in Deutschland nicht mehr gibt. Dave Monroe, Boß einer Stahlfirma, der ebenfalls für Tuscaloosa Re-

klame gemacht hat, zahlt seinen Arbeitern zwischen 6,50 und 13,50 Dollar die Stunde. (Davon können die Arbeitgeber in Stuttgart nur träumen.) Doch damit nicht genug; schwerer wiege die hohe Arbeitsmoral. 'Die Jungs vom Land arbeiten eben besser als die Jungs aus der Großstadt. Sie sind zäh, feiern nicht krank, lassen sich leicht ausbilden und sind außerordentlich flexibel.'

'Flexibel' heißt in der Übersetzung, daß die Gewerkschaften (Mitbestimmung gibt es ohnehin nicht) im Süden noch schwächer sind als im Norden. Alabama ist überdies ein 'Recht-auf-Arbeit-Staat', sprich: ein Bundesland ohne closed shops, wo also der Gewerkschaftsausweis keine Bedingung für die Anstellung ist. Selbst die Organisierten scheuen sich nicht um Befehle aus der Bundeszentrale, wenn in der eigenen Firma gespart werden soll. So geschehen bei der Michelin-Reifenfirma in Tuscaloosa, wo die Arbeiter den Widerstands-Ukas aus dem Gewerkschaftshauptquartier per Votum verwarfen.

Charles Sittason, Präsident der ersten Bank am Ort, kennt den Grund für derlei Eigenständigkeit: 'Seit 1978 haben wir hier 5000 Jobs verloren, hauptsächlich durch ausländische Konkurrenz. Das wollen die Arbeiter nie wieder erleben. Uns ist es sehr wichtig, daß Mercedes hier Profit macht.' Unfabbar sei es für die Stuttgarter gewesen, daß hier sieben Tage in der Woche und in drei Schichten gearbeitet wird. Bürgermeister DuPont preist die fiskalische Disziplin der

Stadt an ('Überschuß im Stadtsäckel seit Jahren'); das sollte den Stuttgarter signalisieren, daß sie die Steuerschraube nicht fürchten müssen. Rassenprobleme? Da schaltet sich wieder der Bankier ein: 'Von sieben Stadträten sind zwei Schwarze. Außerdem fehlen hier die Klassengensätze, die den Rassenstreit im Norden so verschärfen. Anders als im Stadtkern von New York oder Los Angeles gehört hier ein größerer Bevölkerungsanteil der Mittelschicht an.'

Amerika ist besser als Europa, der Süden ist besser als der Norden, und Tuscaloosa ist das Beste überhaupt - so lautet unisono die Botschaft des Lokal-Establishments, vom Bankier über den Fabrikboß bis zum Bürgermeister. Aber auch den Geist haben die fleißigen Bürger eingespannt, um Mercedes in ihre wohlgeordnete Welt zu ziehen. Zum Beispiel die Universität von Alabama. Was gut für die Uni ist, ist auch gut für Daimler-Benz - und umgekehrt. 'Wir haben den Stuttgarter von unserer erstklassigen Uni - kliniker erzählt', berichtet Vizepräsident Portera, 'von unserem Ausbildungsprogramm für Ingenieure und Betriebswirtschaftler - und von unserer Samstags-schule.' Am Wochenende? 'Jawohl, die haben wir für die Kinder der japanischen Manager eingerichtet, damit sie auch Unterricht in ihrer Heimatsprache bekommen. Und das gleiche werden wir für die Daimler-Leute tun.'

Fabrik der 'dream-makers'

Was die Universität davon hat? 'Ein 300-Millionen-Dollar-Laboratorium vor der Haustür', lautet die knappe Replik. Die Fabrik wird diese Rolle spielen. Dort werden wir unsere Professoren und Studenten hinschicken - um zu lehren und zu lernen.' Eine solche Unterhaltung kann man sich in einem deutschen Dekanat kaum vorstellen. Was auch kein Wunder ist, denn die deutsche Universität lebt mehr schlecht denn recht vom Steuerzahler, derweil die staatliche Hochschule von Alabama 70 Prozent ihrer Mittel selbst aufreiben muß.

Die dream-makers aus Deutschland machen's möglich, und die Träume wuchern, obwohl das wellige Land außerhalb der Stadt noch nicht planiert ist, die Bäume erst gerodet werden. Die 1200 Arbeitsplätze, heißt es in einem Gutachten der Universität, würden schon im ersten Jahr 9000 Nachfolgejobs zeugen und dem Staat einen Gesamtgewinn von 500 Millionen Dollar verschaffen. Übers Jahrzehnt hinaus gerechnet könne Alabama gar mit einem Nutzeffekt von sieben Milliarden rechnen. Mercedes, proklamieren die Reklameschilder am Straßenrand, sei ein 'neuer Stern', der über Alabama aufgehe. Auf Erden glänzt er auch schon, zum gegenseitigen Ruhm der Frischvermählten: Gouverneur Folsom will im Dienst nur noch Mercedes fahren.