

# Neue Osnabrücker Zeitung (NOZ) 18.6.09

Von Wilfried Hinrichs

**OSNABRÜCK. Weniger Arbeit, weniger Beschäftigte, die logische Folge: Karmann braucht weniger Platz. Rund 40 Hektar groß ist das Firmengelände im Stadtteil Fledder. „Wir werden nichts zerschneiden und nichts verkommen lassen“, verspricht der Prokurist der Wilhelm Karmann GmbH & Co. Kommanditgesellschaft, Joachim Dallwig.**

Die Kommanditgesellschaft ist Eigentümerin der Liegenschaften und Maschinen, die sie der Karmann GmbH gegen Miete zur Verfügung stellt. Die Kommanditgesellschaft hat mit der Insolvenz der GmbH nichts zu tun. Betroffen ist sie dennoch, denn ein Teil der Hallen und Flächen wird nicht mehr gebraucht. Dazu gehört auch

die 125 Millionen Euro teure Lackierstraße, für die die Kommanditgesellschaft (KG) den Kapitaldienst leistet.

Die KG-Führung verhandelt zurzeit fast täglich mit Insolvenzverwalter Ottmar Hermann über die künftige Nutzung der Industrieanlagen. Wer genau hinhört, was KG-Prokurist Joachim Dallwig über diese Gespräche sagt, bekommt eine Ahnung von den Schwierigkeiten im Detail: „Beide Seiten bemühen sich, die allerbeste Lösung zu finden“, sagt er, es werde „in enger Abstimmung mit dem Insolvenzverwalter immer lösungsorientiert gearbeitet“, „an erster Stelle“ stünden die Belange der GmbH, es würden „alle Optionen“ geprüft, aber gewiss werde es „nicht für jeden Quadratmeter eine Lösung geben“.

Zu diesem Zeitpunkt ä-

ßert sich niemand, welche Hallen in Betrieb bleiben, welche gesichert und abgeschlossen werden, um sie in besseren Zeiten wieder nutzen zu können, und welche in die Vermarktung gehen. Die KG werde sich bemühen, die Kosten, die durch Leerstände entstehen, möglichst gering zu halten. „Wir werden aber nicht auf Teufel-komm-raus vermarkten“, betont Dallwig. Das Werksgelände werde mit Sicherheit nicht durch Verkäufe zerschnitten.

Die größte Gefahr sieht er im „Kaputtstehen“ der Anlagen. Die hochkomplexen Maschinen und Roboter nehmen Schaden, wenn sie über längere Zeit nicht in Betrieb sind. Karmann ist technisch auf der Höhe der Zeit, was das Beispiel Lackierstraße zeigt. Das verschafft dem Unternehmen etwas Zeit. Aber die Uhr tickt, und in wenigen

Monaten oder Jahren sind die Computer veraltet.

Karmann sitzt seit 1936 im Fledder. Die industrielle Produktion begann mit dem Kauf von 9000 Quadratmetern an der Neulandstraße. Über die Jahrzehnte dehnte sich das Unternehmen im Fledder aus. Interessante und verfügbare Grundstücke wurden dazugekauft, und mancher Grundbesitzer hat den Expansionsdruck der erfolgreichen Karmänner in den Preisverhandlungen zu seinem Vorteil ausgenutzt.

Aus den 9000 Quadratmetern wurden in 73 Jahren über 400 000, die sich von der Neulandstraße bis an die Grenze des ehemaligen Allkauf-Marktes erstrecken. Darüber hinaus mietete Karmann nach Bedarf Flächen an. Bei den Neubauten habe Karmann immer „Substanz, Ästhetik, Funktionalität“

verknüpft, sagt der Prokurist der KG. „Wir haben ein wenig für die Ewigkeit gebaut.“ Weil der Platz knapp ist, baute Karmann die Lackierstraße über drei Etagen in die Höhe. Ein Problem ist der schwammige Boden so nah an der Hase. Das ist auch der Grund, warum das Presswerk in der ersten Etage steht.

Der Wert der Liegenschaften ist seriös nicht zu beziffern. Fledder-übliche Grundstückspreise zugrunde zu legen wäre zu einfach, schließlich sind die Flächen mit Hallen bebaut. Probleme mit Altlasten gibt es nach offiziellen Angaben nicht.

Ein Detail wird die Auto-Nostalgiker aufschrecken: Die kostbare Fahrzeugsammlung gehört nicht der Kommanditgesellschaft, sondern der insolventen KG. Sie geht damit in die Konkursmasse ein. Zukunft ungewiss.



# Das Karmann-Werk darf nicht „kaputtstehen“

Was wird noch gebraucht von den 40 Hektar im Fledder?

## Das Karmann-Werk







NOZ 08/09

**Unbezahlbar:** Der erste Karmann Ghia hat einen besonderen Platz in der Fahrzeugsammlung. Ein möglicher Investor soll ihn und die anderen 124 Autos der Ausstellung als eine Art Dankeschön dazubekommen.

Foto: Jörn Martens

# Der erste Ghia soll Investoren locken

## Karmann-Fahrzeugsammlung ist Teil der Insolvenzmasse

Von Stefan Prinz

**OSNABRÜCK.** 100 Jahre Auto-Geschichte, 125 Fahrzeuge und ein Millionenwert: Die Zukunft der Fahrzeugsammlung des insolventen Osnabrücker Autobauers Karmann wirft viele Fragen auf. Würde sie verkauft, ginge der Stadt etwas weltweit Einmaliges verloren.

125 Autos erzählen die Geschichte eines traditionsreichen Unternehmens: Vom Oldtimer aus dem Jahr 1913 bis zum sportlichen Chrysler Crossfire fehlen der Sammlung nur einige wenige Modelle aus den Anfängen des Autobaus. Dann wären alle mithilfe von Karmann gefertigten Autos komplett in einem großen Ausstellungsgebäude auf dem Werksgelände zu sehen. „Weltweit einzigartig“, sagt Chef-Designer und Ausstellungsleiter Jörg Steuernagel mit einem Kopfnicken in Richtung jener Stücke, die von besseren Zeiten erzählen.

„Ja, die Sammlung ist Teil der Insolvenzmasse“, bestä-

### Oldtimer

Sicher hast Du sie schon auf der Straße gesehen: Vor allem zwischen Frühling und Herbst werden die alten Autos von ihren Besitzern zu einer **Spritztour** aus der Garage geholt. In der Regel wird ein Pkw, der älter als 25 Jahre alt ist, als Oldtimer bezeichnet. Viele Autos landen auf dem **Schrottplatz**, einige wenige aber auch in **Automuseen**. Fans von VW, Merce-

tigt ein Sprecher von Insolvenzverwalter Ottmar Hermann. Konkrete Pläne zum Verkauf gebe es aber derzeit nicht. Aber: Die einzigartige Sammlung soll ein möglicher Investor gewissermaßen als Dankeschön erhalten. So bliebe sie als Ganzes erhalten. Ein Einzelverkauf käme nur infrage, wenn Karmann – im schlimmsten denkbaren Fall – nicht mehr zu retten sei und zerschlagen werden müsste.



**Na klar!**  
Erzählgeschichte für Kinder

des oder Ford haben sogar Clubs gegründet, die auch **Oldtimertouren** organisieren. Besonders seltene und gut restaurierte Oldtimer können viel **teurer** sein als ein herkömmlicher Mittelklassewagen. *cl*

Der erste Karmann Ghia ist dabei, ein stattlicher Adler Diplomat von 1936 und diverse Prototypen, mit denen sich Karmann einst gute Geschäfte versprochen hat.

Der Wert der Sammlung ist kaum bezifferbar: Von Serienmodellen in teils bedauerndem Zustand für wenige Tausend Euro bis hin zu Einzelanfertigungen, in die der Osnabrücker Autobauer Millionen investierte. Nur 20 Autos sind wirklich fahr-

bereit und kommen regelmäßig bei Oldtimer-Treffen zum Einsatz.

Das Besondere: Die Ausstellung zeigt die Entwicklung des Cabrios. Von seinen einfachen Anfängen bis zum Glasdach, das auf Knopfdruck im Kofferraum verschwindet. „Hier sind alle Innovationen im Dachbereich zu sehen“, sagt Chef-Designer Steuernagel.

Bisher sind diese Schmuckstücke nur Kunden und ausgewählten Besuchergruppen vorbehalten. Einige Tausend Interessierte schauten sich die Autos in den besten Jahren aus der Nähe an.

Nur ein finanzkräftiger Investor kann dieses Stück Osnabrücker Industriegeschichte retten. Die Stadt sieht sich im Notfall dazu außerstande. Über den Kauf einzelner Autos „mit starkem Osnabrücker Bezug“ könne man nachdenken, sagt Oberbürgermeister Boris Pistorius. Die ganze Sammlung sei für die Stadt aber zu teuer.