

Die dubiose Filetierung von Steyr-Daimler-Puch

von Heinz Högelsberger

Bis in die 1980er-Jahre verfügte Österreich über einen Fahrzeughersteller, der im öffentlichen Besitz war: Steyr-Daimler-Puch. Mit Ausnahme des Opel-Motoren- und Getriebewerkes in Wien-Aspern, leiten sich alle großen Autoproduktionsstätten in Österreich von diesem Konzern ab. Eine Konversion der Kraftfahrzeugindustrie hätte viel bessere Voraussetzungen, wenn es diesen Erstausrüster in der einen oder anderen Form noch gäbe. Daher lohnt es sich, die Entstehung, aber vor allem auch die Zerschlagung von Steyr-Daimler-Puch genauer zu beleuchten.

Die Entstehungsgeschichte von Steyr-Daimler-Puch

Die Ursprünge von Steyr gehen auf das Jahr 1821 zurück, als der Firmengründer die Erzeugung von Waffenteilen aufnimmt. 1869 wird das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ überführt. Ab 1894 werden auch die sogenannten Steyr-Waffenräder erzeugt. Der Name „Waffenrad“ ist ein geschützter Markenname für ein ziviles Fahrrad. Die Bezeichnung, die über Jahrzehnte fixer Bestandteil des alltäglichen österreichischen Sprachgebrauchs war, entstand, weil das Unternehmen seine Anlagen für die Waffenproduktion auch in Friedenszeiten auslasten wollte und dafür Erfahrungen aus der Waffenproduktion nützte. Nach dem Verbot der Waffenproduktion im Friedensschluss von Saint-Germain suchte das Unternehmen neue Betätigungsfelder und stieg in die Autoproduktion ein. Es kam also zu einer ersten Konversion der Steyr-Werke.

In Wiener Neustadt entstand 1899 die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft, welche hauptsächlich Autos herstellte. Johann Puch produzierte Ende des 19. Jahrhundert in Graz Fahrräder, wandte sich aber später dem Motorrad- und Automobilbau zu. 1928 wurde der Zusammenschluss von Austro-Daimler und der Puchwerke AG beschlossen. Da die Boden-Credit-Anstalt als Haupteigentümer der Steyrwerke 1929 von der Credit-Anstalt übernommen wurde, hatten die drei erwähnten Werke denselben Besitzer. 1934 erfolgte die Fusion zu Steyr-Daimler-Puch und die Schließung des Werkes in Wiener Neustadt. In der Zeit des Nationalsozialismus in Österreich dominierte die Rüstungsproduktion. Das Unternehmen hatte zirka 32.000 Beschäftigten und war an die Reichswerke von Hermann Göring angeschlossen. Neue Fabriken wurden in Graz-Thondorf und in St. Valentin errichtet. In mehreren Nebenlagern des Konzentrationslagers Mauthausen mussten Häftlinge Zwangsarbeit für die Steyrwerke leisten¹. Steyr-Daimler-Puch entwickelte sich zum drittgrößten Rüstungskonzern des NS-Reiches. Gegen Kriegsende stellten etwa 5.000 Häftlinge in 18 Hallen und in unterirdischen Stollen des Nebenlagers Gusen Waffenteile und Flugmotoren her².

¹ Perz, Bertrand (1996), Politisches Management im Wirtschaftskonzern. Georg Meindl und die Roll des Staatskonzerns Steyr-Daimler-Puch bei der Verwirklichung der NS-Wirtschaftsziele in Österreich

² Gedenkstätte Gusen (2019), Steyr-Daimler-Puch AG.

Die Verstaatlichte Industrie in Österreich

Am 26. Juli 1946 wurde im österreichischen Nationalrat einstimmig die Verstaatlichung von drei Großbanken und der Grundstoffindustrie beschlossen. Das Verstaatlichungsgesetz umfasste 70 Unternehmen, darunter drei Banken, die wiederum 61 weitere Unternehmen und zehn kleinere Kreditinstitute als Beteiligungen hielten. Der Österreichische Gewerkschaftsbund (ÖGB) hatte ursprünglich die Verstaatlichung von 235 Unternehmen gefordert. Drei Gründe waren für diese weitgehenden Verstaatlichungen ausschlaggebend:

1. Die Nachkriegszeit war durch einen Mangel an Privatkapital gekennzeichnet. Daher kam es zur pragmatischen Entscheidung, den in der NS-Zeit begonnenen Ausbau der Grundstoffindustrien (vor allem in Oberösterreich) mit staatlichen Geldern fortzusetzen bzw. die kriegsbedingten Zerstörungen von Fabriken zu beseitigen.
2. Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich in Österreich rund zwei Drittel der industriell-gewerblichen Produktion und 83 Prozent der Banken in „deutschem Eigentum“. Darunter verstand man sowohl die von den Nationalsozialisten gegründeten Industriebetriebe wie die Linzer Hermann-Göring-Werke (die spätere VOEST), als auch alte österreichische Staatsbetriebe, die vom deutschen Reich übernommen worden waren. Da die sowjetischen Besatzungstruppen begannen Unternehmen in „deutschem Eigentum“ zu beschlagnahmen, war die Verstaatlichung ein Versuch, diese Unternehmen dem sowjetischen Einfluss zu entziehen. Die Anregung dazu kam interessanterweise von den USA.
3. Als Lehre aus dem Krieg herrschte gesellschaftspolitischer Konsens, dass die Grundstoffindustrie nicht privaten Profitinteressen überlassen werden sollte.

1975 waren 120.000 Personen und somit etwa 19 Prozent aller ArbeiterInnen des Industriesektors in staatlichen Unternehmen beschäftigt. Rund ein Viertel des Bruttoinlandsprodukts ging darauf zurück. Lange Zeit wurde eine Beteiligung der Verstaatlichten im Bereich der wertschöpfungsintensiveren Finalproduktion politisch verhindert. Von Kohle- und Stahlpreisen unter dem Weltmarktpreis profitieren vor allem die Privatbetriebe. Insofern spielte Steyr-Daimler-Puch, welche im Besitz des staatlichen Creditanstalt-Bankvereins war, mit der Erzeugung hochwertiger Endprodukte eine Sonderrolle. Eine Gemeinsamkeit aller verstaatlichten Betrieb war, dass es durch *„die Stärke der Gewerkschaften und Betriebsräte in den großen, gut organisierten Betrieben, aber auch durch die Einflussmöglichkeiten im Wege der Sozialpartnerschaft, [...] es im Interesse der dort Beschäftigten zu einer beispielgebenden Lohn-, Gehalts- und Sozialpolitik [kam]“*³.

Die Nachkriegsgeschichte von Steyr-Daimler-Puch

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges bestand ein großer Bedarf an Nutzfahrzeugen und Traktoren. Für die Herstellung von Personenwagen wurde mit Fiat ein Kooperationsvertrag geschlossen. Die Fiat-Modelle kamen als Steyr-Fiat auf den österreichischen Markt. Mitte der 1960er Jahre umfasste das Produktionssortiment PKWs, LKWs, Geländewagen, Traktoren, Landmaschinen, Wälzlager, Jagdwaffen, Panzer, Motorräder, Fahrräder und Werkzeuge. Etwa

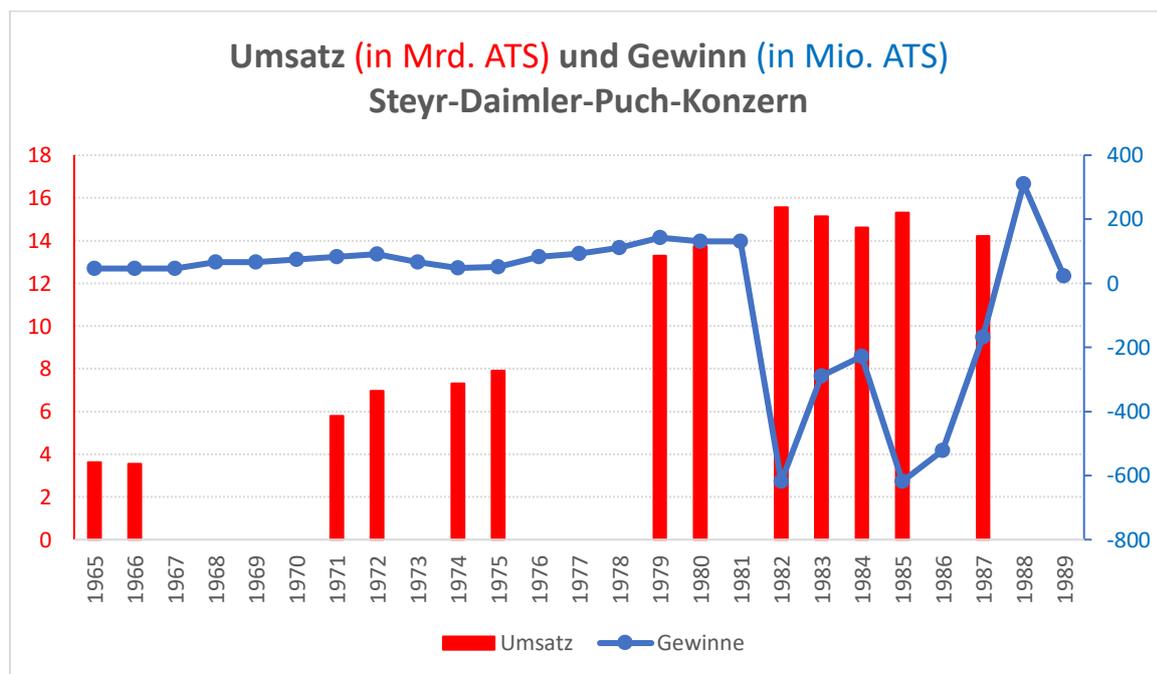
³ Passweg, M. (2001): Privatisierungen in Österreich.- Arbeit und Wirtschaft. Seiten 36 – 42.

ein Drittel der Produktion ging in den Export. Bekannte Fahrzeuge waren der Haflinger und der Pinzgauer, die vor allem beim österreichischen Bundesheer, aber auch bei zahlreichen ausländischen Armeen jahrelang eingesetzt wurden. 1964 zählte man 18.000 Beschäftigte⁴. Der Puch G, baugleich mit dem Mercedes-Benz G, wurde in Graz gebaut. Das kleine Vertriebsnetz von Steyr-Daimler-Puch führte dazu, dass das Fahrzeug auch unter der Marke Mercedes-Benz vertrieben wurde. Zwischen 1970 und 1974 wurde - auf Wunsch der Stadt Wien - ein kleiner erdgasbetriebener Stadtbus entwickelt, von dem europaweit 1.000 Stück verkauft wurden.

1975 war SDP das drittgrößte Industrieunternehmen Österreichs mit etwa 17.500 Beschäftigten und einen Umsatz von 7,9 Milliarden Schilling⁵. Das Unternehmen hatte in Österreich einen stark geschützten Heimmarkt, trotzdem lag die Exportquote bei 70 Prozent. Der harte Schilling und die kleinen Stückzahlen erwiesen sich als problematisch⁶. 1979 wird ein Gesellschaftervertrag zwischen Steyr-Daimler-Puch und BMW unterzeichnet. Zu dem Zeitpunkt waren zirka 23.000 MitarbeiterInnen bei Steyr-Daimler-Puch beschäftigt. 1982 übernimmt BMW die Geschäftsanteile der Steyr-Daimler-Puch AG und firmiert forthin unter dem Firmennamen BMW-Motoren GmbH.

Nach dem Ölpreisschock von 1973 verschlechterte sich die Ertragslage des Konzerns. Doch man schrieb immer noch schwarze Zahlen. Mitte der 1980-Jahre schrieb Steyr-Daimler-Puch allerdings hohe Verluste.

Abbildung 1: Umsätze und Gewinne/Verluste von Steyr-Daimler-Puch⁷



⁴ Mayer, E. (2017): Puch-Werk II – im Wandel der Zeit.- Weishaupt-Verlag

⁵ Kurier, August 1977

⁶ Mayer, E. (2017): Puch-Werk II – im Wandel der Zeit.- Weishaupt-Verlag

⁷ Preimel, P. (2013): Die österreichische Automobilindustrie nach 1945 unter besonderer Berücksichtigung der LKW-Produktion. Eine betriebshistorische Untersuchung. - Dissertation an der Karl-Franzens-Universität Graz.

Die Zerschlagung von Steyr-Daimler-Puch

1987 begann die Filetierung des Unternehmens. Der Vorstandsvorsitzende Otto Voisard, welcher vom MAN-Konzern zu Steyr-Daimler-Puch gewechselt war, „entwickelte die Strategie, durch Auflösung des Konzern in kleine, nach Produkten geordnete Gesellschaften diese Schritt für Schritt mit ausländischen Partnern zu verheiraten. [...] Dort, wo eine Partnersuche erfolglos blieb und die Gesellschaft nicht lebensfähig war, drohte die Liquidierung“⁸. Zahlreiche aktuelle Player der österreichischen KFZ-Industrie entstanden aus der „Asche“ des Steyr-Daimler-Puch-Konzern. Umstrukturierungen sowie die Auslagerung von Teilen der Produktion ließen die Beschäftigtenzahl bis 1991 auf 8.900 sinken.

1987 wurde im Grazer Puchwerk die Produktion der Fahrräder und Mopeds eingestellt. Seit 1945 waren dort rund 4 Millionen Mopeds und beinahe 8 Millionen Fahrräder hergestellt worden. Die Markenrechte kaufte der italienische Piaggio-Konzern (Vespa). Der Zweirad-Boom begann wenige Jahre später. Seine Innovationskraft hatten die Puchwerke schon 1972 mit dem Puch-Elektromoped unter Beweis gestellt. Dieses hatte mit einem 500-Watt-Motor, eine Höchstgeschwindigkeit von 37 km/h und eine Reichweite von zirka 50 Kilometern⁶. Ebenfalls 1987 wurde ein Produktionswerk in Griechenland (seitdem als ELBO eigenständig) und die Waffenproduktion verkauft. Nach einem Management-Buyout firmiert diese als Steyr Mannlicher GmbH & Co KG.

1988 ging die Mehrheit der Wälzlagersparte mit 934 Beschäftigten an den schwedischen SKF-Konzern. 1990 verkaufte man die Nutzfahrzeug-Sparte (= LKW) an den MAN-Konzern. „Dieser Verkauf war nicht unumstritten und es gab dazu viele öffentliche Diskussionen“⁶ und im Jänner 1990 kam es in Steyr zu einem einwöchigen Streik. Auslöser war eine Kündigungsliste, auf der auch zwei Betriebsräte, Vertrauensleute, 27 Spitzenfacharbeiter und 27 Invalide standen. Die Streikbewegung steigerte sich innerhalb von fünf Tagen auf 1.500 Beschäftigte, die direkt oder indirekt im Ausstand waren. Der Streik endete mit einem akzeptablen Ergebnis: Rücknahme der Kündigungsliste, Ausarbeitung eines Sozialplans, Weiterbestand des Bereichs Werkzeugbau und Investitionen in der Höhe von 700 Millionen Schilling⁹. MAN hatte zuvor schon die LKW-Fabrik ÖAF und den Busproduzenten Gräf & Stift aufgekauft. Im gleichen Jahr wurde die hochdefizitäre Busproduktion in Wien an den schwedischen Volvo-Konzern verkauft.

Mit 1. Jänner 1989 wurde der Standort Graz (ursprüngliches „Puch-Werk“) als Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik aus dem Konzern ausgegliedert und schreibt seither kontinuierlich schwarze Zahlen⁶. 50 Prozent der Stammanteile befanden sich im Eigentum der Creditanstalt-Bankverein. Im Jahr 1991 eröffnete der Chrysler Konzern in einem Joint Venture mit der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz das „Eurostar“-Werk für den Voyager und später den Jeep Cherokee. Die Sparte „Landmaschinenteknik“ - mit dem Schwerpunkt Traktorenproduktion - wurde im Jahr 1996 von der Case Corporation GmbH (heute CNH, Fiat) übernommen. Noch heute beklagen altgediente Beschäftigte und Betriebsräte, dass die Steyr-Traktorenfabrik vor dem Verkauf „schlecht gerechnet“ worden sei.

⁸ Mayer, E. (2017): Puch-Werk II – im Wandel der Zeit.- Weishaupt-Verlag

⁹ Gewerkschaftlicher Linksblock in ÖGB und AK (2005): Steyr-Streik im Jänner 1990.

Magna kauft den Rest-Konzern zum Schleuderpreis

In Jänner 1998 wurde bekannt, dass verbliebenen Reste des Steyr-Daimler-Puch-Konzern an Magna verkauft werden sollen. Sowohl der Käufer, als auch der Kaufpreis sorgte in der Fachwelt und der Öffentlichkeit für Erstaunen und Empörung. Denn einerseits war die Übernahme durch einen Erstausrüster erwartet worden, andererseits war der Kaufpreis erstaunlich niedrig. Obwohl die Credit-Anstalt in öffentlichem Besitz war, wurde die Summe des Kaufpreises im Stillschweigen vereinbart. In die Öffentlichkeit sickerte ein Kaufpreis von 2,5 bis 3 Milliarden Schilling durch¹⁰. Mayer (2017) gibt den Übernahmepreis mit 3,3 Milliarden Schilling an, wovon ein Teil in Magna-Aktien zahlbar war. Aufgrund der öffentlichen Empörung, dass hier ein Betrieb gleichsam unter der Hand verschleudert werden sollte, war die Credit-Anstalt gezwungen, den Verkauf auszuschreiben. Eine Gruppe rund um Ex-Finanzminister Hannes Androsch legte ein Angebot über 3,8 Milliarden Schilling vor, zog dieses aber wieder zurück. Den Zuschlag bekam dann wieder Magna mit 4 Milliarden Schilling; 2,2 Milliarden Schilling für 68,8 Prozent der Steyr-Daimler-Puch AG und 1,8 Milliarden für 50 Prozent der Fahrzeugtechnik¹¹. Wie der Autor Erich Mayer süffisant anmerkte, *„war die Berufung des seinerzeitigen Bundeskanzlers Franz Vranitzky in den Aufsichtsrat von Magna International (1997 – 2011) sicher kein Nachteil.“* Gerhard Randa, zum Zeitpunkt des Verkaufes Vorstandsvorsitzender der Bank Austria (diese hatte 1997 die CA-BA übernommen) und Aufsichtsratsvorsitzender der CA-BV war praktischerweise von 1995 bis 2007 im Aufsichtsrat von Magna International¹² und wechselte Jahre später in dessen Vorstand. Er spielte also sowohl auf der Verkäufer als auch Käuferseite eine wichtige Rolle, was eine Erklärung für den günstigen Preis sein kann.

Laut damaligen Steyr-Daimler-Puch Direktor Rudolf Streicher, hinter dessen Rücken die Verkaufsverhandlungen gelaufen sind, lag der tatsächliche Wert der beiden Unternehmensteile (68 Prozent der Steyr-Daimler-Puch AG und 50 Prozent der Steyr Fahrzeugtechnik) bei mindestens 6 Milliarden Schilling. Für die restlichen Anteile (also 31,2 Prozent) der Steyr-Daimler-Puch AG wurden die Kleinaktionäre von Magna mit 1,4 Milliarden Schilling abgelöst. Auf der anderen Seite besaß Steyr-Daimler-Puch auch 1.900 Personalwohnungen. Mit der Übernahme wurde Magna damit zum größten Wohnungseigentümer der Stadt Steyr. Diese Immobilien wurden später für 800 bis 900 Millionen Schilling verkauft und reduzierten damit den Einkaufspreis von 5,4 auf 4,6 Milliarden Schilling¹³.

Ohne Streichers Insiderwissen zu haben, recherchierte der politische Aktivist Albert Kropf schon 1998 ähnliche Zahlen. Er wies darauf hin, dass der Steyr-Daimler-Puch Konzern durch massiven Sozial- und Arbeitsplatzabbau 1996 schon 67 Millionen Schilling Bilanzgewinn hatte und *„damit der Weg für die Privatisierung frei war“*¹⁴. *„Der Zeitpunkt der Übernahme hätte für Magna nicht besser sein können: Volle Auftragsbücher, gute Gewinnprognosen und bereits*

¹⁰ z.B. Salzburger Nachrichten, 10.1.1998

¹¹ Mayer, E. (2017): Puch-Werk II – im Wandel der Zeit.- Weishaupt-Verlag

¹² <https://www.bloomberg.com/profile/person/1427327>

¹³ Streicher, R (2015) in Herbert Cordt (Hrsg): Auf der Überholspur.- Molden-Verlag

¹⁴ <https://www.slp.at/artikel/der-lange-ausverkauf-des-steyr-konzerns-1029>

*weit vorbesprochene neue Aufträge mit alten und neuen Kunden am Horizont*¹⁵. Dass der Konzern wirtschaftlich auf Erfolgskurs war bestätigen auch die Daten für 1997. Laut Rudolf Streicher war es *„das erfolgreichste Geschäftsjahr in der jüngeren Unternehmensgeschichte“* mit 14,2 Milliarden Schilling Umsatz, 59 Prozent Exportquote und einem Bilanzergebnis von 598 Millionen Schilling. Albert Kropf schätzt, dass allein der Wert der Steyr Fahrzeugtechnik und der Immobilien bei 6,5 Milliarden Schilling lag.

Nicht enthalten in diesem Betrag sind die „Steyr Antriebstechnik“ und die „Steyr Spezialfahrzeuge“ (= Panzer), die von Magna miterworben wurden. Äußerst rasch verkaufte Magna diese beiden Firmen weiter, sodass der Verdacht von Absprachen im Raum steht. Noch 1998 ging die Produktion schwerer Waffen (Steyr-Daimler-Puch Spezialfahrzeug GmbH) durch ein Management-Buy-out für kolportierte 50 Millionen Schilling – also extrem billig - an eine österreichische Investorengruppe rund um Hans Malzacher, ehemaliger Manger von Steyr-Daimler-Puch. Dieser verkaufte die Firma schon 2003 an den US-Rüstungskonzern General Dynamics weiter. Gegenüber der Zeitung Standard nannte ein langjähriger Steyr-Insider *„rein ökonomische Interessen“* als wahrscheinlichen Grund für den Verkauf an den US-Konzern - *„Malzacher hat günstig übernommen und konnte jetzt günstig verkaufen“*¹⁶. Er machte wohl das Geschäft seines Lebens, denn der Verkaufspreis soll bei einer Milliarde Schilling – also dem Zwanzigfachen des Einkaufspreises – gelegen sein. Vor dem Verkauf setzte er bei der Belegschaft noch Einschnitte im sozialen Bereich durch.

Die Sparte Antriebstechnik verkaufte Magna an die ZF Friedrichshafen AG weiter. Die verbleibende Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co. KG (SFT) in Graz wurde 2001 mit der Magna Europa AG zu Magna Steyr verschmolzen und als eigenständiger Teilkonzern von Magna International positioniert. Von diesem spaltete sich 2001 die Steyr Motors ab, durch ein "Management Buy-Out" um Rudolf Streicher, ehemaliger Manger von Steyr-Daimler-Puch. Im September 2012 verkaufte Steyr Motors wiederum 100 Prozent der Anteile an die chinesischen Investorengruppe Phoenix Tree HSC Investment. Ende 2018 beantragte das Unternehmen ein Sanierungsverfahren ohne Eigenverwaltung. Nachdem das Sanierungsverfahren misslang, wurde das Unternehmen an dem französische Rüstungskonzern Thales verkauft.

Elisabeth Beer und Brigitte Ederer weisen in einem Artikel aus dem Jahr 1987 darauf hin, dass Banken, die Industrieunternehmen besitzen, ein doppeltes Risiko tragen: *„Zum einen ist die Bank Kreditgeber und muss in Krisenzeiten um die Rückzahlung der Kredite bangen; zum anderen trägt die Bank als Eigentümer das Insolvenzrisiko bzw. ist es für sie aus Gründen der Reputation kaum möglich, ein solches Unternehmen in den Konkurs gehen zulassen“*¹⁷. Beer und Ederer widersprechen der - vom damaligen Credit-Anstalt-Generaldirektor Hannes Androsch vertretenen - Ansicht, dass Verkäufe an internationale Unternehmen ein wirksames Rezept darstellen, um lebensfähige Industriestrukturen zu erreichen: *„Vielmehr lassen diese*

¹⁵ Mayer, E. (2017): Puch-Werk II – im Wandel der Zeit.- Weishaupt-Verlag

¹⁶ <https://www.derstandard.at/story/1434997/general-dynamics-kauft-steyr-panzer>, 6.10.2003

¹⁷ Beer, E. & Ederer, B. (1987): Industriepolitik der österreichischen Banken.- Wirtschaft und Gesellschaft, Band 13, Nr. 3, 353 – 370.

(Verkäufe) kaum ein strategische Konzept vermuten, sondern vermitteln eher den Eindruck von Notverkäufen eines angesichts gravierender Strukturschwächen ratlosen Eigentümers“¹⁵.

Für die Zerschlagung des Steyr-Daimler-Puch-Konzerns waren also neben realen wirtschaftlichen und strukturellen Problemen auch andere Motive ausschlaggebend - die neoliberale Orientierungen der Schlüsselakteure, Inkompetenz, Strategielosigkeit und persönliche Bereicherung.

Was lehrt uns das Beispiel SDP in Hinblick auf eine Analyse der Voraussetzungen und Potenziale einer sozial-ökologischen Konversion? Deutlich wird, dass öffentliches Eigentum unter seinem Wert verschleudert und durch die Zerstückelung des Konzerns viel an Innovationskraft zerstört wurde. Was Steyr-Daimler-Puch in der Nachkriegszeit auszeichnete, war die Kreativität der Konstrukteure, die hohe Qualifikation der Beschäftigten, ein breites Produktportfolio mit großer Fertigungstiefe sowie hohe Sozialstandards. Vor dem Hintergrund, dass die Firma im öffentlichen Besitz war, wären die Voraussetzungen für eine demokratische und sozial-ökologische Konversion gut gewesen.

Tabelle 1: Zeitleiste 1997 bis 2002 mit den Schlüsselpersonen Hannes Androsch, Ferdinand Lacina, Franz Vranitzky, Rudolf Streicher, Gerhard Randa und deren beruflichen Positionen

Jahr	Steyr-Daimler-Puch (SDP)	ANDROSCH	LACINA	VRANITZKY	RANDA
1979	23.000 MA BMW-Vertrag	Finanzminister		Stellvertretender Generaldirektor Creditanstalt-Bankverein	Im Bankensektor tätig (Länderbank)
1980			Kabinettschef Kreisky		
1981		Generaldirektor Creditanstalt-Bankverein	Staatssekretär	Generaldirektor Länderbank	
1982	Motorenwerk ganz an BMW				
1983					
1984			Verstaatlichten & Verkehrsminister	Finanzminister	
1985					
1986		Finanzminister	Bundeskanzler		
1987	Einstellung des Zweiradsektors				
1988	Wälzlagersparte an SKF verkauft				
1989	Ausgliederung Fahrzeugtechnik				
1990	Verkauf an MAN (LKW) und Volvo				
1991	8.900 Beschäftigte				
1992					
1993					
1994					
1995		GD GiroCredit Bank		GD BA	AR Magna
1996	Verkauf Landmaschinenteknik				
1997					
1998	Rest an Magna verkauft			AR Magna	GD BA-CA
1999		bietet für SDP mit			
2001					Im Vorstand HVB
2001					
2002					