

Seite: 10

Ausgabe: Frankfurter Rundschau  
Deutschlandausgabe, Hauptausgabe

Ressort: Meinung

Nummer: 144

Quellrubrik: FR Deutschlandausgabe

GASTBEITRAG

## Allein im SUV die Zukunft verschlafen

An diesem Montag diskutiert der EU-Umweltrat über neue CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw. Und wieder steht Deutschland auf der Bremse.

Mit aggressivem Fahrstil ist derzeit Andreas Scheuer unterwegs. Die Vernichtung einer europäischen Leitindustrie mache er nicht mit, giftet der Verkehrsminister von der CSU in Richtung seiner Kabinettskollegin Svenja Schulze (SPD) im Umweltressort. Sie hatte vorgeschlagen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw bis 2030 um 50 Prozent sinken sollen. Dies gilt nicht für jedes einzelne Auto, sondern für die gesamte Neuwagenflotte. Aktuell beträgt der Grenzwert 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer für das Jahr 2021, was einem durchschnittlichen Benzinverbrauch von etwa vier Litern entspricht.

Auch wenn die Umweltministerin die Autohersteller ambitionierter als die EU-Kommission regulieren will, bleibt es für den Klimaschutz zu wenig. Denn um das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen, hat die Bundesregierung beschlossen, im Verkehrssektor bis 2030 gut 40 Prozent weniger Kohlendioxid zu emittieren als 1990.

Im Moment steigen aber die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Verkehr zu fast zwei Dritteln von Autos verursacht werden. Allerdings nicht, wie oft behauptet, weil weniger Diesel und mehr Benziner verkauft werden, sondern weil immer mehr schwere, hochmotorisierte SUV auf den Straßen unterwegs sind. Der Verkehr ist und bleibt das klimapolitische Sorgenkind Deutschlands. Die Festlegung der neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte ist der Lackmustrtest, wie ernst es die Regierung mit dem Klimaschutz meint.

Scheuer ist ein klimapolitischer Geisterfahrer, wenn er von willkürlichen politisch-ideologischen Grenzwerten redet. Die Fakten sprechen eine andere Sprache: Folgt man der Empfehlung der EU-

Kommission, wie es das Verkehrsministerium vorschlägt, würden bis 2030 in Deutschland nach mehreren Berechnungen nur vier Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart - die Klimälücke liegt aber mindestens bei 50 Millionen.

Wie Scheuer die CO<sub>2</sub>-Einsparungen anders erreichen will, kann oder will er nicht beantworten. Der Minister stellt sich mit seiner Position nicht nur gegen den Klimaschutz, sondern auch gegen die Verbraucherinnen und Verbraucher. Sinkende CO<sub>2</sub>-Emissionen bedeuten auch sinkende Kraftstoffverbräuche und damit geringere Kosten.

Untersuchungen im Jahr 2016 haben allerdings gezeigt, dass die realen Kraftstoffverbräuche im Schnitt 42 Prozent über den offiziellen Messwerten im Prüflabor lagen. Die Angaben in den Prospekten der Autohersteller und die Realität auf der Straße klaffen immer weiter auseinander. Ein neuer Prüfzyklus soll nun erreichen, dass die CO<sub>2</sub>-Minderung und damit die Klimaschutzerfolge nicht nur unter Testbedingungen erreicht werden. Wie bei den Abgastests auf der Straße sind dafür neue Messverfahren erforderlich, die sicherstellen, dass die gemessenen Werte auch die tatsächlichen Emissionen abbilden.

Anders als das Verkehrsministerium behauptet, sind ambitioniertere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte technologisch machbar und wirtschaftlich vorteilhaft, sie vernichten keine Industrie. Im Gegenteil! Sie wirken als Innovationstreiber, sie sichern der deutschen Automobilindustrie den Vorsprung bei klimafreundlichen Fahrzeugtechnologien. Das bedeutet allerdings, sich vom Bau zwei Tonnen schwerer Autos für die Beförderung von

im Durchschnitt einer Person zu verabschieden. Die neuen Vorgaben würden die Elektromobilität endlich aus der Nische holen und für den überfälligen Markthochlauf sorgen.

Als die derzeit gültigen Flottengrenzwerte verhandelt wurden, hat Kanzlerin Merkel noch persönlich gegen allzu harte Vorgaben lobbyiert. Hat das die Wettbewerbsposition der deutschen Hersteller entscheidend verbessert? Wohl kaum. Die EU-Kommission kommt zu der Einschätzung, dass mit strafferen CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards sowohl Beschäftigung als auch das Bruttoinlandsprodukt in Europa wachsen können.

Dass sich die Arbeitsplätze nicht dadurch sichern lassen, dass man technologischen Wandel und Veränderungen hinauszuzögern versucht, davon ist sogar die IG Metall überzeugt. In deren Studie "Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland" heißt es: "Durch die Umsetzung einer vorausschauenden Strategie kann die Elektrifizierung des Antriebsstrangs ein Beispiel eines erfolgreichen Strukturwandels sein, sozial, ökologisch und ökonomisch." Dieser Transformationsprozess muss jetzt angeschoben werden. Die Entwicklungen auf internationalen Märkten wie in China und Europa deuten auf einen baldigen Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor hin: In Norwegen sollen ab 2025 neue Autos emissionsfrei sein. Großbritannien und Frankreich wollen ab 2040 keine Autos mit fossilem Verbrennungsmotor mehr zulassen. Wertschöpfung sichert man nicht, indem man Trends verschläft.

**Autor:** Sommer, Ulf  
**Seite:** 022

**Ressort:** Meinung | Leitartikel  
**Nummer:** 119

LEITARTIKEL

## Drei taumelnde Autoriesen

Die Börse bestraft Deutschlands Autobauer mit hohen Kursabschlägen. Zu Recht, doch es gibt eine große Chance, meint Ulf Sommer.

Welch eine Kraft, aber auch welch ein Desaster: Mit 30,5 Milliarden Euro haben BMW, Daimler und Volkswagen im abgelaufenen Geschäftsjahr so viel wie noch nie verdient und damit fast ein Drittel zum gesamten Nettogewinn aller 30 Dax-Konzerne beigetragen. Das ist meisterlich. Doch die Börse will davon nichts wissen. Die Aktien gibt es zu Schnäppchenpreisen.

BMW und Daimler sind an der Börse nur noch knapp siebenmal so viel wert, wie sie in nur einem Jahr netto verdienen, VW ist für weniger als den sechsfachen Jahresgewinn zu haben. Deutschlands Autobauer zählen damit nicht nur im Dax, sondern auch unter den Großkonzernen weltweit - abgesehen von den intransparenten chinesischen Großbanken - zu den preiswertesten Aktien. So billig zu sein gleicht in der Filmszene einer goldenen Himbeere. Preiswert bedeutet an der Börse: Niemand will dich!

Auf den ersten Blick überrascht das Desinteresse. Denn bei anderen erfolgreichen deutschen Konzernen, wie Europas größtem Softwareentwickler SAP, dem Markenartikler Henkel oder dem Turnschuhhersteller Adidas, sind Anleger gerne bereit, sehr viel mehr für deren Aktien zu bezahlen. Sie erreichen an den Finanzmärkten Aufpreise - und keine Bewertungsabschläge wie bei den drei Autoriesen.

Nun sind Aktien von großen Unternehmen gewöhnlich dann preiswert, wenn ihre Gewinne jahrelang stagnieren oder gar sinken. Doch das ist bei den Autobauern keineswegs der Fall, wie ihre Rekordgewinne gerade bewiesen haben. Dennoch meiden Anleger beharrlich Deutschlands Vorzeigebbranche. Wer nach den Gründen fahndet, stößt auf viele Risiken, die den Abschlag recht-

fertigen - aber auch auf eine große Chance.

Schwer wiegen Reputationsverluste und die finanziellen Schäden im Dieselskandal. In den USA musste VW bislang rund 20 Milliarden Euro bezahlen, in Deutschland kam jetzt gerade eine Milliarde Euro hinzu. Weitere Milliardenrückstellungen, die Verhaftung von Audi-Chef Rupert Stadler und drohende Strafen auch gegen Daimler belegen, dass der Skandal noch nicht ausgestanden und keineswegs auf VW beschränkt ist. Die mangelnde Einsicht der Autobauer, dass ihre Benzin- und Dieselmotoren angesichts großer Umwelt- und Atemwegsschäden keine Zukunft mehr haben, belastet die Aktienkurse. Für immer mehr Anleger symbolisiert die Autobranche deshalb nur noch die Vergangenheit. Ein verheerendes Zeugnis für das Autoland Deutschland.

Gleichzeitig weiß niemand, was auf VW und Co. noch zukommt. Ungewissheit aber belastet Aktienkurse oft noch mehr als schlechte Nachrichten - und auch davon gibt es genug. Die Gewinnwarnung Daimlers in der vergangenen Woche dürfte wohl erst der Anfang sein. Der Stuttgarter Autobauer stimmte seine Aktionäre auf niedrigere Erträge ein und begründete dies nicht nur mit härteren Standards für Abgastests und dem kostspieligen Rückruf von Dieselaautos, sondern auch mit dem amerikanisch-chinesischen Handelsstreit. Höhere Zölle belasten alle Hersteller, die ihre in Amerika produzierten Autos nach China exportieren und dort verkaufen. Skeptische Anleger argwöhnen bereits, dass auch BMW und VW ähnliche Gewinnwarnungen vorbereiten.

Für den Börsenaltmeister des frühen 20. Jahrhunderts Benjamin Graham glichen ungewöhnlich preiswerte Aktien Zigarrenstummeln, die achtlos im Rinnstein

liegen. Der Verfasser bis heute gültiger Lehrbücher favorisierte solche Aktien als unentdeckte Schnäppchen. Star-Investor Warren Buffett und sein Kompanon Charlie Munger modifizierten diese Zigarrenstummel-Theorie allerdings und meinten, dass solche Aktien nur dann einen Kauf wert sind, wenn auch die Qualität des Unternehmens und Managements, vor allem aber die Perspektiven stimmen. Meistens lägen Zigarrenstummel - im übertragenen Sinne Aktien - völlig zu Recht achtlos auf der Straße. Sie aufzuheben und dafür auch noch Geld auszugeben lohne sich fast nie. Dahinter steckt die richtige Erkenntnis, dass es im Zeitalter des Internets mit seinen Informationen für jedermann solch unentdeckte Perlen kaum noch gibt. Obwohl Buffetts Holding auf über 100 Milliarden Dollar Bargeld sitzt, das der Meister lieber heute als morgen investieren würde, vermochte er sich bislang nicht zu einem Kauf von BMW, Daimler oder VW entschließen.

Richtig ist zwar, dass die drei Autobauer immer mehr Geld in Forschung und Entwicklung investieren - allein im ersten Quartal sechs Milliarden Euro. Das ist so viel wie noch nie. Doch fleißig zu tüfteln und Patente einzuheimsen reicht nicht.

Erst wenn BMW, Daimler und VW bereit sind, ihre lange erfolgreiche Benzin- und Dieselvergangenheit hinter sich zu lassen und die daraus gewonnene Finanzkraft in die Entwicklung schadstofffreier Antriebssysteme zu lenken, dann haben Deutschlands Autobauer und ihre billigen Aktien viel Potenzial - und sind vermutlich auch für Buffett mehr als nur einen Blick wert. Doch vorerst bleiben die Autobauer drei taumelnde Riesen.

Der Autor ist Redakteur im Ressort

Unternehmen & Märkte. Sie erreichen ihn unter: [sommer@handelsblatt.com](mailto:sommer@handelsblatt.com)  
**ZITATE FAKTEN MEINUNGEN** Skeptische Anleger argwöhnen bereits, dass BMW und VW ähnliche Gewinnwarnungen wie Daimler vorbereiten.

**Urheberinformation:** Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG 2018: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

## Unternehmen und Betriebe

Handelsblatt vom 25.06.2018

The logo for Handelsblatt, featuring the word "Handelsblatt" in white serif font on an orange rectangular background.

**Seite:** 022

**Nummer:** 119

**Ressort:** Meinung |

## WORTE DES TAGES

"Ich wäre natürlich erleichtert, wenn die Dieselgate-Krise endlich ein Ende hätte. Ich fürchte aber, das wird noch einige Jahre dauern." Stephan Weil, Niedersachsens Ministerpräsident (SPD) und Aufsichtsratsmit-	glied von VW. "Die Situation hat einen Richtungswechsel nötig gemacht." Khalid Al-Falih, Energieminister Saudi-Arabiens. "Es war völlig unangemessen von Firmen, solche Drohungen auszusprechen."	Jeremy Hunt, britischer Gesundheitsminister, ist sauer auf Airbus wegen der eindringlichen Warnung vor Produktionsverlagerungen als Folge des Brexits.
--	--	--

**Urheberinformation:** Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG 2018: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

*Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert*

**Seite:** 30  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Seitentitel:** Unternehmen

**Ausgabe:** Hauptausgabe  
**Nummer:** 143

## Rupert Stadler bleibt in Untersuchungshaft

Der einstige Audi-Chef hatte den Ermittlern Kooperation signalisiert, doch die Verhöre verlaufen schleppend. Dem Autohersteller droht eine Geldstrafe.

Es berichten Carsten Germis, Marcus Jung und Rüdiger Köhn

FRANKFURT/MÜNCHEN, 22. Juni

Der prominenteste Beschuldigte im Abgasskandal muss das Wochenende weiter in Untersuchungshaft verbringen: Eine Entlassung von Rupert Stadler, dem am Montag in Ingolstadt festgenommenen, mittlerweile beurlaubten Vorstandsvorsitzenden von Audi ist nicht absehbar. Nach Informationen der F.A.Z. dürfte dies mit dem Verhalten des 55 Jahre alten Stadler zusammenhängen. Entgegen seinen anfangs geäußerten Absichten scheint er in den Verhören nicht voll umfänglich mit der Staatsanwaltschaft München II zusammenzuarbeiten. Die Ermittler sind unzufrieden. Das ist das Fazit der Vernehmung am vergangenen Mittwoch in der Justizvollzugsanstalt in Augsburg-Gablingen, an der auch Stadlers Strafverteidiger Thilo Pfordte teilnahm.

Die Einlassung muss, angesichts begrenzter Erkenntnisse, ernüchternd für die Strafverfolger gewesen sein. Das Aussageverhalten soll wenig förderlich für eine notwendige Vertrauensbasis gewesen sein, um Stadler wieder freizulassen. Eine Sprecherin der Staatsanwaltschaft München II machte keine Angaben zum Verlauf des Verhörs. Aber: "Es ist derzeit noch kein neuer Vernehmungstermin angesetzt worden", sagte sie auf Anfrage. Damit dürfte Stadler noch länger in Untersuchungshaft sitzen.

Gegen ihn und einen anderen Audi-Vorstand wird wegen des Vorwurfs des Betrugs und der mittelbaren Falschbeurkundung ermittelt. Der gegen ihn ergangene Haftbefehl stützt sich auf eine Verdunkelungsgefahr; diese bestand nach Ansicht einer Ermittlungsrichterin, weil Stadler Beweismaterial beseitigt oder aber Zeugen und andere Beschuldigte beeinflusst haben könnte. Das begründen die Staatsanwälte mit abgehörten Telefonaten, aus denen sich konkrete Hinweise ergeben haben. Eine schnelle

Freilassung komme nur in Frage, wenn der Haftgrund der Verdunkelungsgefahr entfällt. Dies allerdings würde umfangreiche Angaben zu den vorgeworfenen Abgasmanipulationen bei Dieselmotoren voraussetzen. Nach Informationen der F.A.Z. hat Strafverteidiger Pfordte bisher keinen Antrag auf Haftprüfung gestellt. Dies ist ein Indiz für die schwierige Ausgangslage: Der erfahrene Anwalt würde den Vorstoß nur wagen, wenn die Prüfung Aussicht auf Erfolg hat. Einmal abgelehnt, kann Pfordte frühestens nach drei Monaten einen neuen Antrag für seinen Mandanten stellen.

Zudem sieht sich Audi - wie zuvor Volkswagen - mit einer möglichen Bußgeldzahlung in einem Ordnungswidrigkeitsverfahren konfrontiert. Die Sprecherin der Staatsanwaltschaft München II bestätigte, dass das laufende Bußgeldverfahren neben den Ermittlungen gegen ehemalige und aktuelle Vorstände, darunter Stadler, weiterverfolgt würde. "Das Verfahren steht nicht unmittelbar vor dem Abschluss", sagte sie. Ein Audi-Sprecher kommentierte den Sachverhalt mit Blick auf die Ermittlungen nicht. Aus dem VW-Konzern hieß es am Freitag nur, man sei "auf weitere Bußgeldbescheide aus München und Stuttgart eingestellt". Bis zu einer Entscheidung könnte es aber noch Monate dauern. Denn in München haben die Ankläger das Verfahren später eingeleitet als in Braunschweig; in Stuttgart geht es um die von Audi an Porsche gelieferten Motoren. VW hatte zuletzt eine Geldbuße in Höhe von einer Milliarde Euro bezahlt - über deren Verwendung und Aufteilung wird aktuell heftig unter den Finanzministern der Länder debattiert. So weit ist es im Fall Audi nicht: Ohnehin scheint die Bemessungsgrundlage deutlich geringer zu sein. Auf die VW-Tochtergesellschaft dürfte ein erklecklicher zweistelliger Millionenbetrag als Bußgeld zukommen. Zugrunde gelegt werden könnten die rund 200 000 Fahr-

zeuge, die mit einem V6 3-Liter-Dieselmotor fahren und von einem Rückruf in Europa betroffen sind. Hinzu kommen etwa 85 000 manipulierte Dieselfahrzeuge, die in den Vereinigten Staaten verkauft worden sind. Die endgültige Zahl steht noch nicht fest.

Zum Vergleich: Die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig herangezogene Zahl für VW belief sich auf rund 10,7 Millionen Fahrzeuge. Der Rahmen liegt im Ermessen der Münchner Ermittler, die sich nicht an den Bewertungen ihrer Braunschweiger Kollegen orientieren müssen. Das gilt auch für den für VW festgesetzten Bußgeldbetrag von 93 Euro je verkauftes Auto - im Fall von Audi dürfte er wegen der Verkaufspreise der Fahrzeuge und der erzielten Margen größer ausfallen.

Neuigkeiten gibt es zudem im Fall von Giovanni P., dem Kronzeugen der Anklage. Wie in Teilen unserer Auflage vom Freitag berichtet, erhielt der Motorenentwickler eine Abfindung von 1,5 Millionen Euro von seinem einstigen Arbeitgeber. P. hatte gegen seine fristlose Kündigung Klage am Arbeitsgericht München eingereicht. Statt eines öffentlichen Prozesses wurde nun aber die Zahlung an ihn bekannt, auf Grundlage einer Vereinbarung zwischen ihm und Audi von Ende 2017. Das Brisante: Wie üblich, enthält ein solcher Vertrag eine Schweigeklausel, P. dürfte sich also weder zu seiner Arbeit als leitender Ingenieur noch einer möglichen Verwicklung im Abgasbetrug äußern. Die Millionenzahlung sei kein Schweigegeld, heißt es aus Konzernkreisen. Ohnehin dürfte P. schon vor der Unterzeichnung gegenüber den Ermittlern ausgepackt haben. In der Untersuchungshaft in München-Stadelheim soll P. zahlreiche Manager von Audi belastet haben - bis hoch zur Konzernspitze um Rupert Stadler.

Welt am Sonntag vom 24.06.2018

**WELT<sub>am</sub> SONNTAG**

**Autor:** Philipp Vetter

**Seite:** 34 bis 34

**Ressort:** WIRTSCHAFT

**Quellrubrik:** WIRTSCHAFT

**Seitentitel:** WSBE-VP1

**Ausgabe:** WELT AM SONNTAG Berlin,  
Hauptausgabe

**Jahrgang:** 2018

**Nummer:** 25

## Die Zauderkünstler

Der VW-Dieselskandal erschüttert die Konzerntochter Audi, doch die Aufseher handeln seltsam zögerlich. Die Männer an der Spitze von Deutschlands größtem Unternehmen müssen eine Kettenreaktion fürchten

Philipp Vetter

Als die Staatsanwälte am frühen Morgen an Rupert Stadlers Haustür klingeln, um ihn zu verhaften, schocken sie damit nicht nur ihn, den Chef des Autobauers Audi. Dass die Ermittler nun Ernst machen, bringt auch eine Reihe mächtiger Männer im Kosmos des Mutterkonzerns VW in Bedrängnis.

Stadler steht seit Beginn des Abgasskandals beim VW-Konzern unter Beschuss. Immer wieder tauchen neue manipulierte Fahrzeuge auf, Mitarbeiter belasteten den Audi-Chef, seit Ende Mai führen die Ermittler Stadler als Beschuldigten, er steht unter Betrugsverdacht. Zweieinhalb Jahre lang konnte ihm all das nichts anhaben. Auch weil die Familien Porsche und Piëch ihre schützende Hand über Stadler hielten.

Der Fall Stadler hat wieder einmal das Zaudern und Zögern der VW-Aufseher in der Abgasaffäre offenbart.

**Der Fall Stadler zeigt die Defizite auf**

Stadler wäre Audi-Chef geblieben, so war es besprochen - hätte nicht die Staatsanwaltschaft am Montag vergangener Woche Fakten geschaffen. Wer in Untersuchungshaft sitzt, kann kein Unternehmen führen.

Doch selbst als Stadler schon hinter Gittern saß, konnte sich der Aufsichtsrat nicht gleich dazu durchringen, ihn schnell zu beurlauben. Das Gremium vertagte sich, um ihm eine goldene Brücke zu bauen: Stadler sollte selbst um seine Freistellung bitten können. Vor allem die Vertreter der Familien Porsche und Piëch sollen darauf gedrängt haben, erst mit ihm zu sprechen. Stadler aber war im Gefängnis zunächst nicht erreichbar.

Kritiker sehen sich deshalb in dem

bestätigt, was sie in der Abgasaffäre schon lange beobachten. Für sie ist der Aufsichtsrat des VW-Konzerns längst eines der Hauptprobleme: Kontrolleure, die ausgerechnet im Skandal, der den VW-Konzern zwingt in seiner Existenz bedroht hat und noch nicht ausgestanden ist, nicht wirksam kontrollieren.

VW ist der mit Abstand größte deutsche Konzern, wird aber oft eher wie ein Familienunternehmen geführt. Der Clan hält dem Spitzenpersonal die Treue, obwohl die schlechten Nachrichten nicht abreißen - auch aus Sorge davor, was passiert, wenn er Stadler fallen lässt. "VW hat ein Dominoproblem: Fällt ein Mitglied des Führungsgremiums, sind alle anderen betroffen", sagt Christian Strenger. Er gilt als einer der wichtigsten Experten und Vorkämpfer für gute Unternehmensführung, den Deutschen Corporate Governance Kodex hat Strenger miterfunden. Heute ist er scharfer VW-Kritiker. "Würde Audi-Chef Stadler belangt, wären auch der Aufsichtsratschef Pötsch und die anderen Verwaltungsmitglieder durch die gemeinschaftliche Verantwortung davon erfasst." Auch deshalb, glaubt Strenger, "dürfte jetzt der Weg gewählt worden sein, dass Stadler formal selbst um seine Beurlaubung gebeten hat."

Der zögerliche Abtritt Stadlers war demnach mehr als ein letzter Gefallen, der es ihm ermöglichen sollte, sein Gesicht zu wahren. Wenn der Kritiker Strenger recht hat, dann war es eine Vorsichtsmaßnahme des Aufsichtsrats, die eine Kettenreaktion verhindern soll: Zwar ist der aktuelle Konzernchef Herbert Diess schon der zweite Nachfolger von Martin Winterkorn, unter dessen Herrschaft der Dieselmotortrug passiert

war. Doch der personelle Neuanfang auf vielen anderen Schlüsselpositionen ist ausgeblieben.

Stadler blieb Audi-Chef, Hans Dieter Pötsch stieg vom Finanzvorstand bei VW sogar zum Aufsichtsratschef auf. Pötsch, gegen den die Staatsanwaltschaft ermittelt, weil er die Öffentlichkeit zu spät über die Dieselfläre informiert haben soll, könnte einer der weiteren Dominosteine sein. Das zumindest glaubt Kritiker Strenger. In Aufsichtsratskreisen weist man diesen Gedanken dagegen zurück: Die Fälle Stadler und Pötsch seien nicht vergleichbar. Dem Aufsichtsratschef Pötsch drohe schließlich keine Inhaftierung. Ein Ermittlungsverfahren reiche nicht aus, um auch ihn zu beurlauben. Außerdem gelte die Unschuldsvermutung.

"Solange der Aufsichtsrat von den Familien Porsche und Piëch und von Niedersachsen dominiert wird, ist ein Austausch von wichtigen Führungspersonen des Konzerns unwahrscheinlich", sagt Strenger.

Insbesondere im Fall von Stadler hat das Beharren auf dem umstrittenen Audi-Chef etwas Sturköpfiges. Wolfgang Porsche, der Sprecher der Clans, soll das im Grunde sogar eingestehen. Es gehe längst auch ums Prinzip, hieß es schon vor Monaten in seinem Umfeld. Er wolle Stadler nicht opfern, weil die Arbeitnehmervertreter das verlangten. Die Personalentscheidungen treffe bei VW der Eigentümer, hieß es.

Verfechter guter Unternehmensführung lässt so etwas schaudern. Strenger fordert seit Jahren mehr unabhängige Kontrolleure. "Der Aufsichtsrat von VW ist traditionell nicht angemessen unabhängig", sagt er.

## Wer an die VW-Spitze will, braucht die Clans

Tatsächlich muss, wer in die Spitze des VW-Konzerns aufrücken will, vor allem einen guten Draht zu den Familien haben. Das gilt für Konzernchef Diess wie für den neuen Personalvorstand Gunnar Kilian, der zeitweise das Büro des früheren Patriarchen Ferdinand Piëch leitete. Ein Posten, den auch Audi-Chef Stadler innehatte. Er leitete zudem einige der Stiftungen, die das Vermögen der Familien verwalten. So habe er "tiefes Familienwissen" ansammeln können, sagt ein früherer hochrangiger VW-Manager. "Stadler weiß sehr viel, vielleicht zu viel."

Management-Experten finden deshalb, dass VW geführt wird wie ein aus der Zeit gefallenes Unternehmen. "Die Familien Porsche und Piëch haben es nie gelernt, persönliche Machtinteressen hinter den gemeinsamen Erfolg zurückzusetzen", sagt etwa Peter May, Honorarprofessor an der WHU Otto Beisheim School of Management. Er berät auch Familienunternehmen. Sei-

ner Meinung nach hat VW es verpasst, den Dieselskandal als Chance für einen Neuanfang zu nutzen. "Wenn sich die Familie den Kulturwandel selbst nicht zutraut, muss sie die Größe haben, jemanden von außen zu holen."

Jörg Ritter, Personalberater bei Egon Zehnder für Familienunternehmen, hält klare Regeln auch in solchen Firmen für unverzichtbar: "Dazu gehören Vertreter im Aufsichtsgremium, die unabhängig von der Familie sind. Auch Familienmitglieder müssen in den Aufsichtsgremien oder im Management die nötige Kompetenz mitbringen und sich der Evaluation stellen." Strenger hält beides im Fall VW für nicht erfüllt: "Zu vielen VW-Aufsichtsräten fehlt es nicht nur an Unabhängigkeit, sondern auch an der nötigen unternehmerischen Erfahrung und Kompetenz: so sind die Familienmitglieder nicht wirklich unternehmerisch tätig gewesen."

Es wäre beispielsweise auch die Aufgabe eines verantwortungsvollen Aufsichtsrats gewesen, für den Fall der Fälle vorbereitet zu sein. Nun gibt es nur

einen kommissarischen Audi-Chef, solange Stadler in Haft ist. Doch was danach kommt, ist unklar. "Es zeigt ein erschreckendes Maß an Unprofessionalität, keinen Ersatzkandidaten für einen Spitzenmanager wie Rupert Stadler zu haben", sagt Berater May.

Die Zahl möglicher Nachfolger aus dem VW-Kosmos ist inzwischen überschaubar. Viele Nachwuchshoffnungen sind schon lange im Konzern und womöglich selbst von der Dieselfläre belastet. Trotzdem sucht VW vor allem in den eigenen Reihen - typisch für Familienunternehmen.

Für die Manager kann sich so etwas in Krisenzeiten sogar auszahlen. Audi-Chef Stadler sagt im Moment zwar aus. Doch glaubt man dem, was aus Justizkreisen zu hören ist, dann soll er, erstens, keinen der Vorwürfe eingeräumt haben. Und zweitens auch niemand anderen aus der Firma belastet haben.

**Urheberinformation:** (c) Axel Springer SE

Focus vom 23.06.2018



**Autor:** Christoph Efllein / Susanne Stephan / Herbert Weber  
**Jahrgang:** 2018  
**Seite:** 42 bis 44  
**Nummer:** 26  
**Ressort:** Wirtschaft

## Der Ikarus von Ingolstadt

Die Karriere spektakulär, der Absturz ebenso: Lange sah es so aus, als könne die Diesel-Affäre Audi-Chef Rupert Stadler nichts anhaben. Das änderte sich mit seiner Verhaftung Anfang der Woche. Droht das auch anderen Top-Managern?

Wie die Geschichte weitergeht  
Wie die Geschichte weitergeht  
Das Erstaunen war groß diese Woche in Stuttgart und Salzburg. „Wir sind überrascht“, hieß es nach der Verhaftung des Audi-Chefs im Umkreis der VW-Eigentümerfamilien Porsche und Piëch. Der Vorstandschef? Im Gefängnis? Doch nicht im Ernst!

Vor elf Jahren übernahm Rupert Stadler, 55, den Vorstandsvorsitz bei Audi. Unter seiner Führung verdoppelte der Autobauer den Umsatz nahezu. Stadler konnte sich noch vor drei Jahren Hoffnungen auf den VW-Vorstandsvorsitz machen. Ein scheinbar Unantastbarer,

der bisher unbeschadet durch die Diesel-Krise kam.

Dass es ihn treffen würde, hatten sie nicht erwartet. Dabei war klar, dass Audi tief im Diesel-Skandal steckt. Seit 11. Juni ermittelt die Staatsanwaltschaft sogar offiziell gegen Stadler. Doch einen Plan B für eine Zeit ohne den Top-Manager hatte keiner bei der Audi-Mutter Volkswagen.

Vertuschen, um die Vorstände zu schützen

Quälend lange berieten die VW-Aufsichtsräte am Montag. Man vertagte sich auf Telefonkonferenzen am Dienstag,

um schließlich eine Verlegenheitslösung als Vertretung für Stadler zu präsentieren: Er heißt Bram Schot, ist 56 und noch nicht mal ein Jahr bei Audi und dort für Vertrieb und Marketing zuständig. Viele Jahre seines Berufslebens war er für Nutzfahrzeuge zuständig. Ein Truck Guy für die 90000 Car Guys von Audi?

Dass die Eigentümerfamilien die Causa Stadler sträflich unterschätzten, liegt nahe. Hatte nicht VW alles getan, um seine Vorstände zu schützen? Die interne Untersuchung der US-Kanzlei Jones Day, bei der offiziell Verantwort-

liche des Diesel-Betrugs ermittelt werden sollten, wirkt wie geschaffen, um den Verdacht auf untere Hierarchieebenen zu lenken.

Ursprünglich hatte es geheißt, die Erkenntnisse von Jones Day würden veröffentlicht. Dann der Rückzieher: Die Akten blieben unter Verschluss. VW-Leute warben um Verständnis für die Geheimniskrämerei. Ihre Argumentation: Findige Anwälte in Europa und den USA könnten die Jones-Day-Akten instrumentalisieren – und VW so in den Ruin treiben.

Gegen eine Razzia der Münchner Staatsanwaltschaft in den Räumen von Jones Day wehrte sich Volkswagen vor dem Bundesverfassungsgericht. Noch ist darüber nicht entschieden. Vorerst stehen 186 Ordner beim Münchner Amtsgericht in der Pacellistraße unter Verschluss.

Die Münchner Staatsanwälte unter Gruppenleiter Dominik Kieninger gaben sich nicht geschlagen, verlangten mündlich Auskunft von Jones Day. Die bekamen sie auch, berichtet ein Beteiligter – doch aus der Präsentation der VW-internen Ermittler soll hervorgegangen sein, dass die Verantwortung für den Diesel-Skandal überall zu suchen sei, nur nicht im Top-Management. Aber VW hatte die Hartnäckigkeit der Staatsanwälte unterschätzt. Irgendwann müssen Kieninger Zweifel an der Version vom ahnungslosen Vorstand gekommen sein. Trügerische Sicherheit

Rupert Stadler sprach während dieser Zeit öffentlich am liebsten über Unverfängliches: die digitale Zukunft, neue Pkw-Modelle. Gleichzeitig trieb ihn offensichtlich die Sorge um, Untergebene könnten plaudern. Ulrich Weiß, der gekündigte Chef der Dieselmotoren-Entwicklung, wurde mit Geld abgefunden und hielt dicht. Aber ein ehemaliger Abteilungsleiter bei Audi sagte in der Untersuchungshaft aus. Stadler musste fürchten, dass die Ermittler wichtige Infos bekommen hatten.

Der Auto-Boss war vorsichtig, aber nicht vorsichtig genug. Hätte sich Stadler nicht denken können, dass sein Telefon abgehört wurde? Ob ein bestimmter Mitarbeiter Zugang zu Diesel-Unterlagen habe, erkundigte sich der Audi-Chef kürzlich in einem Telefongespräch mit einem Audi-Kollegen – und er erwog die Beurlaubung des Mannes. Ein Geschenk für Staatsanwalt Kieninger. Verdunklungsgefahr, Haftantrag.

Jetzt können die Ermittler Stadler in aller Ruhe befragen. Eine verpflichtende

Haftprüfung ist erst nach einem halben Jahr vorgesehen, danach alle drei Monate. Der frühere Leiter der Audi-Motorenentwicklung, Wolfgang Hatz, sitzt schon ein Dreivierteljahr in U-Haft. Er engagierte zusätzlich zu seinem Hauptverteidiger den früheren CSU-Politiker Peter Gauweiler als Beistand, doch auch das brachte ihm bisher offensichtlich nichts. Auf einen Entscheid über seine Verfassungsbeschwerde wartet Hatz noch.

Und Stadler? Er kann seine Freilassung beschleunigen, indem er umfassend aussagt. Er kann auch schweigen oder seine Vernehmung erschweren. Gibt er etwa nach einer Stunde an, er könne sich nicht mehr konzentrieren, müssen die Beamten abbrechen.

Ein Vorstandschef hinter Gittern. Hat die Justiz übertrieben? Definitiv, findet Rainer Dulger, Präsident des Arbeitgeberverbands Gesamtmetall. „Ich bin erschüttert, wie hierzulande mit unserer Autoindustrie umgegangen wird“, sagt er. „Große Diesel-Hersteller sitzen in Frankreich und Italien, deren Wagen auch nicht sauberer sind – dort wird niemand festgenommen. Betrug geht nicht und gehört bestraft, aber die Politik hat Grenzwerte eingeführt, die kein Auto realistisch einhalten kann.“

Um Sinn oder Unsinn von Grenzwerten geht es den Staatsanwälten aber nicht. „Das ist eine neue Eskalationsstufe“, sagt ein Beteiligter. „Die Staatsanwaltschaft will den Druck erhöhen. Es werden weitere Bosse folgen.“

Ein Verdächtiger lebt immer noch unbehelligt in seiner Villa: der ehemalige VW-Boss Martin Winterkorn.

Christoph Elflein / Susanne Stephan / Herbert Weber

Manager in Handschellen  
Steuerhinterziehung, Verschwörung, Betrug: Rupert Stadler ist nicht der erste Top-Manager, den die deutsche Justiz für seine Taten büßen lässt. Einen Promi-Bonus gibt es nicht. So manche U-Haft hat die Bereitschaft zur Kooperation wundersam beflügelt

Der Manager Uli Hoeneß, 66 Er hat den FC Bayern zum erfolgreichsten deutschen Fußballverein gemacht, als Spieler und später als Manager. Legendär sind seine Attacken gegen Christoph Daum (Kokain-Affäre) oder gegen Werder-Manager Willi Lemke

Das Vergehen und der Verlauf Das Landgericht München verurteilt Uli Hoeneß 2014 nach vier Verhandlungstagen wegen Steuerhinterziehung zu dreieinhalb Jahren Haft. Er hat minde-

stens 28,5 Millionen Euro am Fiskus vorbeigemogelt

Was erzählt wird Hoeneß soll sich im Gefängnis vorbildlich verhalten haben. Angeblich stiftete er sogar einen neuen Krafraum – auch soll er FC-Bayern-Fan-Artikel kostenlos verteilt haben. Im Gefängnis nahm Hoeneß deutlich ab

Wie die Geschichte weitergeht, „Das war’s noch nicht“, versprach Hoeneß vor Haftantritt. Er hielt Wort. Seit 2016 ist er wieder Vereinspräsident. Auch nach der Haft gab er sich überzeugt: „Ein Freispruch wäre völlig normal gewesen“

Der Manager Thomas Middelhoff, 65, „Big T“ war lange Deutschlands Super-Manager: Milliardenumsätze als Bertelsmann-Chef, erfolgreicher Investmentbanker. Als „Retter“ von Karstadt-Quelle (später Arcandor) scheiterte er dann grandios

Das Vergehen und der Verlauf Wegen Untreue in 27 Fällen und Steuerhinterziehung verurteilte das Landgericht Essen den Manager zu drei Jahren Haft. Er hatte Privatreisen zu Unrecht abgerechnet und einen ungerechtfertigten Bonus kassiert

Was erzählt wird Seine Haftbedingungen empfand Middelhoff als Folter. Da er als selbstmordgefährdet galt, wurde seine Zelle alle Viertelstunde kontrolliert. Durch den Schlafentzug erkrankte der Ex-Manager laut eigener Aussage an der Autoimmunkrankheit Lupus

Wie die Geschichte weitergeht In seiner Biografie „A 115. Der Sturz“ schrieb sich Middelhoff seinen Haft-Frust von der Seele. Nach der Entlassung präsentierte er sich in TV-Shows als Opfer. Zum Fall Stadler sagt er: „Ich weiß, wie er sich fühlen muss“

Der Manager Klaus Zumwinkel, 74 Der Nordrhein-Westfale galt als Vorzeigeunternehmer: ruhig, ohne Allüren – und erfolgreich. 13 Jahre war er Post-Chef. Er erhielt einen Bambi und wurde 2003 zum Manager des Jahres gewählt

Das Vergehen und der Verlauf Das Bochumer Landgericht verurteilte Zumwinkel 2009 wegen Steuerhinterziehung zu zwei Jahren Haft auf Bewährung. Außerdem musste er eine Geldbuße von einer Million Euro zahlen

Was erzählt wird Seine öffentliche Festnahme im Februar 2008 hat den Manager mit dem Saubermann-Image schwer geschockt. Unter dem Druck gab er die Steuerhinterziehung sofort zu und legte seine Schwarzgeldkonten in Liechtenstein offen

Wie die Geschichte weitergeht Das

„milde“ Urteil wurde von Juristen als „Lex Zumwinkel“ kritisiert. Heute kommen Steuersünder kaum noch mit Bewährung davon. Nach dem Prozess kassierte der Manager 20 Millionen Euro Pension von der Post Helge Achenbach, 66 Der Sozialpädagoge war der Kunsthändler der Nation. Er verkaufte Werke von Georg Baselitz, Jörg Immendorff, Gerhard Richter, Andreas Gursky und anderen Künstlern an Konzerne, Banken und Millionäre Das Vergehen und der Verlauf Weil er den Aldi-Nord-Erben Berthold Albrecht beim Verkauf von Kunst und Oldtimern um 20 Millionen Euro betrogen hatte, verurteilte das Gericht ihn wegen Betrugs zu sechs Jahren Haft Was erzählt wird Der Anstaltspfarrer und eine Psychologin bauten den angeschlagenen Achenbach wieder auf. Mit Middelhoff spielte er in der Haft Skat und freundete sich mit Rockern an. Die schützten ihn auch vor anderen Häftlingen Wie die Geschichte weitergeht Anfang Juni kam Achenbach auf Bewährung frei. Auf einem Bauernhof stellt er mit seinem Projekt „Kultur ohne Grenzen“ Künstlern Ateliers zur Verfügung. Sein Verdienst: 1590 Euro netto Wolfgang Hatz, 59 Der Maschinenbau-Ingenieur entwickelte Motoren für BMW, VW und Audi. Er war Vertrauter von Konzern-Miteigentümer Ferdinand Piëch und Martin Winterkorn, der ihn 2007 auch mit an die VW-Spitze

nahm Das Vergehen und der Verlauf Der frühere Leiter der Audi-Motorenentwicklung wurde im September 2017 festgenommen: Verdacht auf Betrug. Seitdem sitzt er wegen Flucht- und Verdunklungsgefahr in Untersuchungshaft Was erzählt wird Die U-Haft setzt dem früheren Manager zu. Er hat Haftbeschwerde eingelegt und das Bundesverfassungsgericht angerufen. Für seine Freilassung bot Hatz den Ermittlungsbehörden eine Kautions von drei Millionen Euro an Wie die Geschichte weitergeht Weil Hatz in Stadelheim einsitzt, musste sein Mitbeschuldigter Stadler in die JVA Augsburg gebracht werden. Zunächst schwieg der 59-Jährige zu den Vorwürfen. Erst seit Frühjahr sagt er über seine Zeit bei VW aus Oliver Schmidt, 49 Der Niedersachse arbeitete schon immer für VW. Bis 2015 war der Maschinenbau-Ingenieur in den USA für Umweltfragen und die Zertifizierung von Fahrzeugen durch die US-Umweltbehörden zuständig Das Vergehen und der Verlauf Ein Bundesgericht in Detroit verurteilte Schmidt im Dezember 2017 wegen Verschwörung zum Betrug und Verstoßes gegen Umweltgesetze zur Höchststrafe von sieben Jahren Gefängnis. Trotz Geständnis Was erzählt wird Schmidt wusste, dass die US-Justiz wegen der Diesel-Affäre gegen ihn ermittelte. Trotzdem machte er über Weihnachten Urlaub in

Florida. Zwei Wochen Zeit ließen ihm die Fahnder. Dann verhafteten sie ihn kurz vor dem Rückflug in Miami Wie die Geschichte weitergeht Nach der Verurteilung feuerte VW seinen früheren Manager. Der klagt dagegen. Schmidt hofft, seine Strafe in Deutschland absitzen zu können. Dann hat er die Chance, nach der Hälfte der Haftzeit freizukommen

Wann haftet die Firma, wann der Manager?

Es kommt auf das Verschulden an Bei leichter Fahrlässigkeit haftet der Arbeitnehmer nicht, bei mittlerer Fahrlässigkeit zum Teil, bei grober Fahrlässigkeit u.U. vollständig.

Hilfe von der Versicherung Konzerne schließen für ihre Top-Manager „Directors and Officers“-Versicherungen ab. Sie zahlen, wenn Bosse finanziellen Schaden anrichten.

Wenn Mitarbeiter Regeln verletzen- Verhindert der Chef schädliches Tun in seinem Betrieb nicht, obwohl er Bescheid wusste, trifft ihn ein „Überwachungsverschulden“.

Keine Deckung bei illegalem Handeln Die Manager-Haftpflicht zahlt nicht, wenn Führungskräfte vorsätzlich gegen Gesetze verstoßen.

**Urheberinformation:** Alle Rechte: Focus

*Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert*



**Seite:** 26  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Seitentitel:** Unternehmen

**Ausgabe:** Hauptausgabe  
**Nummer:** 143

# Porsche kauft sich Pioniergeist aus Kroatien

Mate Rimac hat einen elektrischen Supersportwagen erfunden und will jetzt Autozulieferer werden

sup. STUTTGART, 22. Juni. Die Freude am Auto ist nicht gerade Kern grüner Politik, und so tut sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann immer wieder schwer mit der Autoindustrie. Statt "ewig in den Schleifen der Vergangenheitsbewältigung rumzukurven", gelte es, den Blick in die Zukunft zu richten, wettete Kretschmann in Stuttgart auf der Messe Global Connect - und schüttelte auch gleich das Beispiel eines Jungunternehmers aus dem Ärmel, der es ihm angetan hat: Mate Rimac, der in Kroatien einen elektrischen Supersportwagen gebaut hat. "Da müssen erstmal Chinesen kommen und Millionen in so ein Start-up investieren, bevor sich auch unsere heimische Autoindustrie als Gesprächspartner hergibt", lästerte Kretschmann. Inzwischen ist klar: Die Gespräche haben stattgefunden, und sie waren fruchtbar. Porsche hat an Rimac Automobili einen Anteil von 10 Prozent gekauft. "Wir halten die Ideen und Ansätze des jungen Unternehmens für sehr vielversprechend", erklärt dazu Porsche-Finanzvorstand Lutz Meschke. Porsche strebe deshalb eine Entwicklungspartnerschaft an.

Der Super-Flitzer, an den Kretschmann auf einer Delegationsreise nach Kroatien offenbar sein Herz verloren hat, war auch schon Gesprächsthema auf dem Autosalon in Genf. "C Two" heißt das

Gefährt, das im Wesentlichen aus Aluminium und Kohlefaserwerkstoffen gebaut ist und mit seinen knapp 2000 PS bis Tempo 412 beschleunigen kann. Ein Schnellladesystem mit 250 Kilowatt soll die Batterie innerhalb einer halben Stunde zu 80 Prozent aufladen. In diesem Kontext ist das Engagement des von Kretschmann genannten chinesischen Investors zu sehen. Die Camel Group, die mit 30 Millionen Euro Lead-Investor einer Finanzierungsrunde im vorigen Herbst war, ist einer der größten Autobatteriehersteller Chinas. Im März haben Rimac und Camel ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, um in China eine Fabrik für Elektromotoren und Batterien zu bauen.

Welche Projekte Porsche und Rimac gemeinsam vorantreiben werden, ist noch nicht klar, heißt es bei Porsche. Für Batterietechnologie im Hochspannungsbereich interessiert man sich natürlich auch in Stuttgart, wo gerade der "Taycan" genannte erste elektrische Porsche-Sportwagen entwickelt wird. Aber auch die Entwicklung von digitalen Mensch-Maschine-Schnittstellen als besondere Kompetenz von Rimac dürfte genauer begutachtet werden. Jetzt ist erst mal gegenseitiges Kennenlernen angesagt - was mit Spannung erwartet wird. Der von Kretschmann so gelobte Pioniergeist in dem immerhin auch schon 400 Mitarbeiter starken kroati-

sehen Unternehmen trifft in Stuttgart auf schwäbisch-perfektionistische Ingenieurskunst und einen Apparat von mittlerweile mehr als 30 000 Mitarbeitern.

Die deutsche Mentalität ist dem Unternehmer Mate Rimac indes keineswegs fremd, denn er lebte als Kind einige Jahre mit seinen Eltern in Frankfurt. Damals träumte er schon davon, dass er eines Tages das schnellste Auto der Welt erfinden wolle. Mit 21 Jahren begann er damit in einem echten Garagen-Start-up nahe Zagreb. Drei Jahre später war Rimac schon mit einem ersten Konzeptauto auf der Frankfurter Automesse IAA. Die jetzt vorgestellte Nummer 2 soll nach den Plänen des heute 30 Jahre alten Unternehmers ab dem nächsten Jahr gebaut werden. Der Preis: 1,79 Millionen Euro. Das Brot- und Butter-Geschäft des kroatischen Unternehmens wird aber wohl ein anderes werden, eher nach Art schwäbischer Autozulieferer. "Unser Ziel ist es, Modul- und Systemlieferant für Autohersteller in den Bereichen Elektrifizierung, Konnektivität und Fahrerassistenzsysteme zu sein", erklärt Rimac, der nach wie vor die Mehrheit an dem von ihm gegründeten Unternehmen hält: "Dazu ist die Partnerschaft mit Porsche ein sehr wichtiger Schritt."

*Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert*

**Autor:** Jürgen Lessat  
**Seite:** online

**Ressort:** Wirtschaft

## Milliarden für Daimler und Co.

Die Autoindustrie und ihre Manager stehen wegen der Abgasmanipulationen am Pranger, Audi-Chef Rupert Stadler sitzt seit Montag. Die Zeiten waren auch schon mal besser, und die Politik viel spendabler.

Nein, sowas macht man einfach nicht: Dr. Z., den mächtigen Boss des Stuttgarter Autobauers mit dem Stern wie einen Schuljungen vorführen. Ihn zwei Mal innerhalb von vierzehn Tagen nach Berlin zitieren. Ihn durch den angeordneten Rückruf Hundertertausender Diesel mit dem Stern öffentlich abwatschen. Baden-Württembergs grünem Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann wäre das im Traum nicht eingefallen. Das kriegt nur ein Niederbayer wie Andreas Scheuer hin. Wann knöpft sich der christsoziale Verkehrsminister eigentlich die weißblaue Münchner Konkurrenz vor?

Dieter Zetsche, der erfolgsverwöhnte Konzernlenker vom Neckar, machte jedenfalls keine besonders souveräne Figur, als er am vergangenen Montag in der Berliner Invalidenstraße vor die Kamera trat und kleinlaut von konstruktivem Gespräch faselte. Selbst Zetsches Alter Ego Eckart von Klæden, bei Daimler Leiter der Abteilung „Politik und Außenbeziehungen“, schaute an diesem denkwürdigen Tag bedröppelt drein. Klæden war ab 2009 Staatsminister im Bundeskanzleramt, bevor er Ende 2013 als Cheflobbyist nach Stuttgart wechselte. Doch die einstige rechte Hand von Bundeskanzlerin Angela Merkel konnte auch nicht weiterhelfen.

Und als ob ein amtlicher Rückruf von europaweit 774 000 Autos mit dem Stern, davon 238 000 hierzulande, nicht schlimm genug ist: Kurz darauf berichtete der „Spiegel“, dass Daimler weiter eine Milliardenstrafe (genauer gesagt: 5000 Euro pro manipuliertem Fahrzeug, oder insgesamt 3,75 Milliarden Euro) droht. Muss Zetsche womöglich in den Knast? Wie der seit Anfang der Woche wegen Verdunklungsgefahr in Untersuchungshaft sitzende Audi-Chef Rupert Stadler, dem die Ermittler Betrug und Falschbeurkundung vorwerfen, weil Dieselfahrzeuge mit manipulierter Software zur Abgassteuerung auf den euro-

päischen Markt gebracht worden seien.

### Mit der Abwrackprämie die Autohersteller gerettet

Was waren das noch für Zeiten, als die Politik alles tat, damit sich die Autohersteller, allen voran Daimler, eine goldene Nase verdienen konnten. Nur will davon momentan, in der Kostendiskussion für die Nachrüstung von Dieselmotoren, niemand mehr etwas wissen. So erließ die erste Merkel-Regierung Ende 2008 im Rahmen des sogenannten Konjunkturpakets I als Reaktion auf die internationale Finanzkrise Käufem von Fahrzeugen der Emissionsklassen Euro-5 und Euro-6 zeitweilig die Kraftfahrzeugsteuer. Zunächst für ein Jahr, später sogar für die Dauer von zwei Jahren. Mit dem Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer im Mai 2009 beschenkte die Regierung auch Dieselkäufer (der Emissionsklasse Euro-6) mit einer Kraftfahrzeugsteuerbefreiung von maximal 150 Euro. Was sich wie ein Almosen anhört, summierte sich zwischen 2008 und 2013 zu Steuerausfällen von immerhin 590 Millionen Euro.

Das waren aber nur Peanuts im Vergleich zur sogenannten Umweltprämie von 2500 Euro, die die schwarz-rote Bundesregierung im Konjunkturpaket II ab Januar 2009 denjenigen Autohaltern bezahlte, die ihr Altfahrzeug gegen einen Neuwagen verschrotten ließen. Zunächst wurden dafür 1,5 Milliarden Euro Fördermittel bewilligt. Nachdem der Prämientopf durch 600 000 Förderanträge relativ schnell ausgeschöpft war, bewilligte die Regierung weitere 3,5 Milliarden Euro. Ein geringerer CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Autoflotte war dabei nicht das Ziel. Vielmehr sollte die Autoindustrie krisenfest gemacht werden. Die verantwortlichen Ressortminister hießen damals Michael Glos und Karl-Theodor zu Guttenberg (beide CSU, Wirtschaft), Wolfgang Tiefensee (SPD,

Verkehr) und Sigmar Gabriel (SPD, Umwelt).

Ironischerweise forcierten die Bundesregierungen auch den Dieserverkauf. Darunter auch den Verkauf der fünf Millionen Dieselfahrzeuge der Euro-5-Abgasnorm, denen jetzt wegen zu hoher Stickoxidemissionen Fahrverbote in Dutzenden deutschen Innenstädten drohen. Nicht durch direkte Zuwendungen an die Besitzer, vielmehr durch niedrigere Besteuerung von Dieselmotoren. Zwar stehen dem geringeren Energiesteuersatz bei Diesel höhere Steuersätze bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Wie hoch der Spareffekt ist, bestimmt die Kilometerleistung des Fahrzeugs. Bei einer gängigen Laufleistung von 15 000 Kilometern im Jahr spart ein Dieselfahrer derzeit rund 276 Euro Energiesteuer.

### Seit 1990 auf 160 Milliarden Euro Dieselsteuer verzichtet

Bei rund 20 Millionen Selbstzählern in Deutschland verzichtet der Staat auf gewaltige Steuereinnahmen. Wäre Dieselmotoren genauso hoch wie Benzin besteuert, würde dies jährlich knapp 3,7 Milliarden Euro mehr in die Kassen des Finanzministers spülen. Über längere Zeiträume betrachtet, verzichtete der Staat durch die ungleiche Besteuerung auf immense Einnahmen. Seit dem Jahr 1990 summieren sich die Dieselsteuer-Mindereinnahmen auf immerhin 159,4 Milliarden Euro. Zusätzlich „verschenkte“ er über 27 Milliarden Euro an Mehrwertsteuer. Hätte die Bundesregierung die Energiesteuern auf Diesel und Benzin darüber hinaus seit 2003 jährlich an die allgemeine Preisentwicklung, sprich Inflation, angepasst, hätten Autofahrer rund 43 Milliarden Euro mehr fürs Tanken bezahlen müssen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion, wer die Hardware-Nachrüstung von Euro-5-Dieseln bezahlen soll, ist interessant, dass sich frühere Regie-

rungen bei technischen Nachrüstungen viel spendabler zeigten. Beim nachträglichen Einbau von Partikelminderungssystemen, sogenannten Rußfiltern, bei Diesel-PKWs und leichten Nutzfahrzeugen wurden von 2009 bis September 2016 rund 468 000 Nachrüstungen mit Zuschüssen gefördert. Dafür wurden insgesamt rund 150,6 Millionen Euro an Steuergeldern verausgabt.

Nach dem nationalen Diesel-Gipfel im vergangenen Herbst erklärten sich die deutschen Autohersteller bekanntlich dazu bereit, den Fördertopf für bessere Luft in deutschen Städten mit 250 Millionen Euro zu füllen. Den Löwenanteil des Fonds steuert allerdings auch hier wieder der Steuerzahler bei: 750 Millionen Euro gibt der Bund für den Umstieg auf kommunale Elektrofahrzeuge und intelligentes Verkehrsmanagement.

Die gewaltigen Zahlen und Summen stammen aus Antworten der Bundesregierung auf Anfragen der Linken und Grünen im vergangenen Jahr zu Subventionen von Autoindustrie Dieselmotoren. Die Drucksachen verraten darüber hinaus, dass die Regierenden das Autofahren nicht nur fiskalisch verbilligten. Die Autoindustrie wurde von allen Bundesregierungen auch direkt gepampert.

Zwischen 2007 und 2017 überwiesen die verschiedenen Bundesministerien (Wirtschaft, Verkehr, Forschung, Umwelt) insgesamt 969 Millionen Euro an deutsche Hersteller und Autozulieferer, um Forschung und Entwicklung zu unterstützen. Zudem investierte der Bund im gleichen Zeitraum 181 Millionen Euro direkt in der Autoindustrie. Weitaus knausriger zeigte sich der Bund bei anderen Verkehrsmitteln. Hersteller und Zulieferer von Flugzeugen, Schiffen oder Zügen förderte das Bundesverkehrsministerium seit 2007 nur mit insgesamt 35,7 Millionen Euro.

### **Daimler profitiert am meisten vom Bundes-Geld**

Vom warmen Geldregen aus dem Bundeshaushalt profitierte mit deutlichem Abstand am meisten der Stuttgarter Autokonzern mit Stern. Allein an die Daimler AG flossen in den vergangenen zehn Jahren über 219 Millionen Euro an Zuwendungen und Investitionen.

Und auch als Käufer gab der Bund beim schwäbischen Autobauer das meiste Geld aus. In den vergangenen zehn Jahren orderte er 3107 Fahrzeuge, von der Dienstlimousine bis zum Truppen-

transporter, und zahlte dafür 355,4 Millionen Euro. Die meisten Fahrzeuge im Bundes-Fuhrpark stammen zwar aus Wolfsburg. Die 15 499 Volkswagen kosteten den Steuerzahler jedoch „nur“ 298,6 Millionen Euro.

Doch das ist bei weitem nicht alles an Zuwendungen. Bundesländer, in denen Autokonzerne und Zulieferer beheimatet sind, greifen ebenfalls gern in die Schatulle, um Forschung und Entwicklung zu unterstützen. So auch das Autoland Baden-Württemberg, das sich seit der grünen Machtübernahme vor allem in der Mobilitätswende hin zu Elektromobilität und autonomem Fahren engagiert. Mit insgesamt 10,3 Millionen Euro unterstützt etwa das Wissenschaftsministerium den Aufbau eines „XiL Labornetzwerkes für Elektromobilität“, um die Markteinführung von batterieangetriebenen Fahrzeugen zu fördern. Beteiligt an diesem vernetzten Labornetzwerk sind das KIT (Karlsruher Institut für Technologie), die Universitäten Stuttgart und Ulm sowie die Hochschulen für angewandte Wissenschaften Aalen und Esslingen.

Automatisiertes Fahren will das „Tech Center a-drive“ in Ulm vorantreiben, das Forschungsministerin Theresia Bauer (Grüne) im Januar einweihte. Mit im Boot ist hier neben Universitäten auch die Daimler AG. Insgesamt stehen für das Projekt 7,5 Millionen Euro zur Verfügung, von denen der Konzern 5 Millionen trägt. Mit 2,5 Millionen Euro fördert das Land zudem ein Testfeld Autonomes Fahren, auf dem auch Autohersteller Fahrzeuge erproben. Vor wenigen Tagen verkündete Verkehrsminister Winfried Hermann, den Ausbau eines flächendeckenden Ladenetzes mit 2,2 Millionen Euro zu fördern. Den Bau übernimmt ein Konsortium aus 78 Partnern unter Leitung des Energieversorgers EnBW. „Wir betrachten die Förderung nicht als Subvention der Autoindustrie“, sagt Edgar Neumann, Sprecher des Verkehrsministers. Die Elektromobilität leiste einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der wirtschafts-, verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Landes, betont er.

Ob die deutschen Autobauer staatliche Hilfen derzeit tatsächlich benötigen? Allein für das vergangene Jahr konnte etwa Daimler-Chef Zetsche einen Rekordgewinn von 10,9 Milliarden Euro nach Steuern vermelden.

Geheimsache Diesel

Selten war ein Geheimgespräch so publik, wie das jüngste zwischen Winfried

Kretschmann und Andreas Scheuer. In der zweiten Juniwoche hatten sich der grüne Ministerpräsident aus Baden-Württemberg und der Bundesverkehrsminister (CSU) in Berlin unter vier Augen getroffen. Während die meisten Hauptstadt-Journalisten im Nebel stocherten, was die beiden zu bereden hatten, wusste „Spiegel Online“ mehr: Kretschmann hat einen „Geheimplan“ im Gepäck, um mit Katalysatoren nachgerüstete Diesel-Autos von Fahrverboten für Stuttgart ausnehmen zu können, verriet das Nachrichtenmagazin exklusiv seinen Online-Abonnenten.

Kretschmanns Regierungssprecher Rudi Hoogvliet widersprach zwar umgehend. Es sei noch nicht entschieden, wie die Landesregierung in Sachen Diesel weiter vorgehe. Dennoch verbreitete sich der „Geheimplan“ rasant in der deutschen Medienlandschaft. Der Südwestrundfunk wusste sogar von „Extra-Plänen“: Demnach gebe es im grün-schwarzen Kabinett Überlegungen, die Kosten für die Hardware-Nachrüstung neuerer Diesel der Abgasnorm Euro-5 zu teilen: 50 Prozent der Nachrüstung solle die Industrie tragen, 25 Prozent das Land und 25 Prozent die Dieselfahrer.

Ja, was denn nun? „Wenn es je zu einer Kostenaufteilung käme, dann müsste es eine bundesweite Regelung geben“, gibt sich Edgar Neumann, Sprecher des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann, auf Kontext-Nachfrage zurückhaltend. Schwer vorstellbar sei, dass Stuttgarter Selbstzürnder-Fahrern unter die Arme gegriffen werde, während Hamburger Dieselfahrer leer ausgingen. „Es gibt bundesweit 70 Städte mit zu hohen Stickoxidwerten“, sieht Neumann schmutzige Diesel als überregionales Problem, für das Berlin Antworten liefern müsse.

Schwarz-Rot streitet über Nachrüstung

An der Nachrüstung älterer Dieselmotoren scheiden sich gerade die Geister in der Großen Koalition. Verkehrsminister Scheuer hat rechtliche, technische und finanzielle Bedenken. Jede solche Regelung würde dazu führen, dass man nicht nachgerüstete Autos kennzeichnen und aus Städten aussperren müsste. „Das will ich nicht“, sagte Scheuer jüngst der „ADAC Motorwelt“. Und verdonnerte Daimler-Chef Dieter Zetsche in der vergangenen Woche nur zum Software-Update von 238 000 Autos. Dies ist aber nur ein erster Tropfen auf den heißen Stein. In Deutschland sind knapp sechs Millionen Euro-5-Diesel unterwegs, die nicht sauber

genug sind, aber eventuell mit einem Katalysator nachrüstbar wären.

Genau dies fordert Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD) – und zwar auf Kosten der Hersteller. Auch Bundesfinanzminister Olaf Scholz (SPD) lehnte eine Kostenbeteiligung des Staates an möglichen technischen Nachrüstungen vor kurzem ab. Er könne sich nicht vor-

stellen, Steuergelder hierfür zu mobilisieren. Dies sei eine privatwirtschaftliche Angelegenheit.

Umstritten bleibt, um welche Summen es für Umbauten an Motorsteuerung oder Abgasanlage überhaupt geht. Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministers kommen auf 3000 bis 5000 Euro. Es geht also um viel Geld: um 15

bis 25 Milliarden Euro, damit alle Euro-5-Diesel weiter freie Fahrt in schadstoffbelastete Innenstädte haben. Da wundert es kaum, dass sich die Autobranche weiterhin sperrt, die Kosten für eine technische Nachrüstung zu übernehmen. (jl)

junge Welt vom 25.06.2018



**Seite:** 1 **Jahrgang:** 2018  
**Quellrubrik:** Inland  
**Weblink:** <http://www.jungewelt.de/artikel/334733.ig-metaller-legen-auslieferung-lahm.html>

## IG Metaller legen Auslieferung lahm

Leipzig. Der Konflikt um den Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) spitzt sich zu. Am Leipziger Werk blockierten streikende Beschäftigte am Samstag die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke. »Es ist der Sinn eines Streiks, maximale ökonomische Auswirkungen zu erzielen«, sagte Bernd

Kruppa, erster Bevollmächtigter der IG Metall Leipzig, am selben Tag. »Es bleibt dabei. Wir streiken weiter.« Kruppa reagierte damit auf einen offenen Brief der NHG. Darin hatte das Unternehmen die Beschäftigten am Freitag vor einem Jobverlust gewarnt. Wegen des Ausstands komme es bei ersten Kunden zu Ausfällen in der Pro-

duktion. Mit jedem weiteren Tag riskiere man den Verlust dieser Kunden und damit auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken. NHG hatte angekündigt, Ende 2019 das Werk in Leipzig mit 700 Beschäftigten schließen zu wollen sowie 300 der 1.500 Mitarbeiter in Saarbrücken zu entlassen. (dpa/jW)

**Urheberinformation:** (c) 2018 junge Welt

**Autor:** dpa  
**Seite:** online  
**Weblink:** <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/streik-beim-autozulieferer-beschaeftigte-bei-neue-halberg-guss-blockieren-auslieferung/22728910.html>

Streik beim Autozulieferer

## Beschäftigte bei Neue Halberg-Guss blockieren Auslieferung

In der Auseinandersetzung um die Zukunft der Neuen Halberg-Guss verschärft sich der Ton. Der Arbeitgeber warnt vor Jobverlust wegen des Streiks.

Erstveröffentlichung 24.06.2018  
15:05:05

Der Konflikt um den Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) spitzt sich zu. Am Leipziger Werk blockierten streikende Beschäftigte am Samstag die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke.

Zudem wies die IG Metall Warnungen des Arbeitgebers vor einem Jobverlust harsch zurück. 'Es ist der Sinn eines Streiks, maximalen ökonomischen Druck zu erzielen', sagte Bernd Kruppa, 1. Bevollmächtigter der IG Metall Leipzig. 'Es bleibt dabei. Wir streiken weiter.' Die NHG nannte die Blockade 'inakzeptabel' und warf der IG Metall in Leipzig 'unrechtmäßige Handlungen' vor.

Die Neue Halberg-Guss hatte in einem offenen Brief am Freitag vor einem Jobverlust gewarnt. Wegen des Streiks komme es bei ersten Kunden zu Ausfällen in der Produktion. Mit jedem weiteren Tag riskiere man den Verlust dieser Kunden und damit auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken.

Bei dem Konflikt geht es um die geplante Schließung des NHG-Standorts in Leipzig mit rund 700 Beschäftigten Ende 2019 sowie um einen erwo-

nen Abbau von rund 300 der 1500 Arbeitsplätze in Saarbrücken. Das Unternehmen stellt vor allem Motorblöcke und Antriebswellen für Autos und Nutzfahrzeuge her. Die Neue Halberg-Guss gehört seit Anfang des Jahres zum Unternehmen Prevent. Die Prevent-Gruppe liefert sich seit langem eine harte Preis-Auseinandersetzung mit dem Hauptkunden Volkswagen.

Die 'Wirtschaftswoche' berichtete am Samstag, dass der Autobauer Opel bald massiv von dem Streik bei NHG betroffen sein könnte. 'Wir hoffen, dass sich die Verhandlungsparteien bald einigen werden, bevor die aktuelle Situation unsere Produktion beeinflusst', zitierte das Blatt Opel. 'Falls auf Lieferantenebene keine Lösung gefunden wird, würden wir geeignete Maßnahmen einleiten, um die Auswirkungen auf unsere Werke zu begrenzen', ergänzte ein Opel-Sprecher am Samstag.

Eine VW-Sprecherin bestätigte, dass es erste Beeinträchtigungen in der Produktion des Konzerns gebe. Diese würden derzeit über Flexibilisierungsmaßnahmen aufgefangen. Die Auswirkungen sollen damit so gering wie möglich gehalten werden.

Die Streikenden in Leipzig hätten am

Samstag gegen Hausverbote verstoßen, teilte die Neue Halberg-Guss mit. Man habe 'volles Verständnis' für den Arbeitskampf und könne 'angesichts der unvermeidlichen Schließung des Leipziger Standorts die Enttäuschung der Mitarbeiter verstehen'. Aber die Blockaden seien inakzeptabel.

IG-Metall-Sprecher Kruppa wies die Vorwürfe zurück. 'Noch ist Demonstrieren in Deutschland nicht verboten', sagte er am Sonntag. Es gehe der Gewerkschaft nicht um Eskalation. Die Polizei war am Wochenende vor Ort und beobachtete die Lage vor dem Werkstor.

Erst am Mittwoch waren Sozialtarifverhandlungen zwischen dem Autozulieferer und der IG Metall vorerst gescheitert. Die Schuld dafür hatten sich beide Seiten gegenseitig zugeschoben. Die IG Metall fordert eine Qualifizierungsgesellschaft und einen Treuhandfonds, den die NHG finanzieren soll. Aus dem Fonds sollen Leistungen für Beschäftigte bezahlt werden, wenn Arbeitsplätze verloren gehen sollten. Die NHG wiederum hatte der Gewerkschaft 'absurd hohe Forderungen' vorgeworfen.

**Urheberinformation:** Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2018: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert

**Seite:** Online 24.06.2018 15:42 Uhr**Quellrubrik:** Regionales**Ressort:** Regionales**Weblink:** <https://www.welt.de/regionales/rheinland-pfalz-saarland/article178073886/Neue-Halberg-Guss-Zuspitzung-des-Konflikts-inakzeptabel.html>

## Neue Halberg-Guss: Zuspitzung des Konflikts "inakzeptabel"

In der Auseinandersetzung um die Zukunft der Neuen Halberg-Guss verschärft sich der Ton. Der Arbeitgeber warnt vor Jobverlust wegen des Streiks. Die Antwort der IG Metall folgt prompt.

Leipzig (dpa) - Der Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) nennt die Zuspitzung des Konflikts am Leipziger Werk "inakzeptabel". Das Unternehmen rufe die IG Metall auf, "sofort jegliche unrechtmäßige Handlungen in Leipzig einzustellen und auf den Boden von Recht und Gesetz zurückzukehren", hieß es in einer Mitteilung. Am Samstag hatten die streikenden Mitarbeiter laut IG Metall mit einer Spontandemo vor dem

Werkstor die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke blockiert. Die Polizei war vor Ort und beobachtete die Lage.

Die Streikenden hätten gegen Hausverbote verstoßen, teilte die NHG mit. Man habe "volles Verständnis" für den Arbeitskampf und könne "angesichts der unvermeidlichen Schließung des Leipziger Standorts die Enttäuschung der Mitarbeiter verstehen". Aber die Blockaden

seien inakzeptabel.

Bei dem Konflikt geht es um die geplante Schließung des NHG-Standorts in Leipzig mit rund 700 Beschäftigten Ende 2019 sowie um einen erwogenen Abbau von rund 300 der 1500 Arbeitsplätze in Saarbrücken. Die Neue Halberg-Guss gehört seit Januar zum Unternehmen Prevent.

**Urheberinformation:** (c) Axel Springer SE

*Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert*

Saarbrücker Zeitung vom 25.06.2018

**Autor:** Weber, Thomas**Ausgabe:** Saarbrücker Zeitung Saarbrücken, Hauptausgabe**Seite:** 7**Jahrgang:** 2018

## Konflikt bei Neuer Halberg Guss spitzt sich zu

Saarbrücken/Leipzig (dpa/jwo) Der Konflikt um den Autozulieferer Neue Halberg Guss (NHG) spitzt sich zu. Am Leipziger Werk blockierten streikende Beschäftigte am Samstag die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke. Zudem wies die IG Metall Warnungen des Arbeitgebers vor einem Jobverlust harsch zurück. „Es ist der Sinn eines Streiks, maximalen ökonomischen Druck zu erzielen“, sagte Bernd Kruppa, 1. Bevollmächtigter der IG Metall Leipzig. „Es bleibt dabei. Wir streiken weiter.“ Die NHG nannte die Blockade „inakzeptabel“ und warf der IG Metall in Leipzig „unrechtmäßige Handlungen“ vor.

Die Neue Halberg Guss hatte zuvor die Mitarbeiter in einem offenen Brief auf-

gefordert, den Streik sofort zu beenden, da dieser „nur verbrannte Erde hinterlässt“. Wegen des Streiks komme es bei ersten Kunden zu Ausfällen in der Produktion. Mit jedem weiteren Tag riskiere man den Verlust dieser Kunden und damit neben der Schließung des Leipziger Werks auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken.

Ende 2019 soll das Werk in Leipzig, in dem 700 Beschäftigte arbeiten, geschlossen werden. Außerdem sollen in Saarbrücken 300 der 1500 Arbeitsplätze abgebaut werden. Die Neue Halberg Guss gehört seit Anfang des Jahres zum Unternehmen Prevent. Die Prevent-Gruppe liefert sich seit langem eine harte Preis-Auseinandersetzung mit dem Hauptkunden Volkswa-

gen. Weil die IG-Metall um die Zukunft der Mitarbeiter fürchtet, fordert sie von NHG Verhandlungen für einen Sozialtarifvertrag. Dabei geht es auch darum, Sicherheitsleistungen unter anderem für eine Qualifizierungsgesellschaft und Abfindungen in einem Treuhandfonds zu hinterlegen. Die NHG bezeichnet diese Forderung, die sie mit 700 Millionen Euro beziffert, als absurd.

NHG hatte im offenen Brief geschrieben, dass diese Forderungen nicht einmal in den kommenden 15 Jahren zu erwirtschaften seien und auch den Jahresumsatz weit überstiegen.

Zuletzt hatten Gewerkschaft und Geschäftsführung am Mittwoch verhandelt. Doch schon nach einer Stunde gingen die beiden Parteien auseinander –

Leipziger Volkszeitung vom 23.06.2018

LEIPZIGER VOLKSZEITUNG

Seite: 7  
Ressort: Wirtschaft

Ausgabe: Hauptausgabe

## Neue Halberg-Guss warnt Streikende vor Jobverlust

Der Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) hat seine Beschäftigten in einem offenen Brief vor den Folgen des anhaltenden Streiks gewarnt. Es komme bei den ersten Kunden zu Produktionsausfällen, hieß es in dem Schreiben vom Freitagabend. Teilweise würden deren Mitarbeiter wegen des Streiks in Kurzarbeit geschickt. „Die Folge ist absehbar: Mit jedem Tag, den der Streik andauert, riskieren wir den Verlust dieser Kunden und damit auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken.“

Bei dem Konflikt geht es um die geplante Schließung des NHG-Standorts Leipzig mit rund 700 Beschäftigten

Ende 2019 und um den von der Geschäftsleitung erwogenen Abbau von 300 der insgesamt 1500 Arbeitsplätze in Saarbrücken. Die Neue Halberg-Guss gehört seit Januar 2018 zum Unternehmen Prevent. Die Prevent-Gruppe befindet sich seit mehr als zwei Jahren in einem Streit mit dem Hauptkunden VW um die Preise für die Lieferung von Motorblöcken.

Wenn die Beschäftigten für das Unternehmen und für die Arbeitsplätze kämpfen wollten, sollten sie den Streik beenden, der „am Ende nur verbrannte Erde“ hinterlasse. Bis zum Beginn des Streiks sei ein Arbeitsplatzabbau in Saar-

brücken für die kommenden zwei Jahre gar nicht erforderlich gewesen. „Ob das so aufrechterhalten werden kann, bestimmen Sie nun mit“, hieß es in dem Brief.

Erst am Mittwoch waren Sozialtarifverhandlungen zwischen dem Autozulieferer und der IG Metall gescheitert. Die Schuld hatten sich beide Seiten gegenseitig zugeschoben. Die Gewerkschaft wirft der Firma vor, sie habe noch kein belastbares Konzept für die Zukunft vorgelegt.

WELT ONLINE vom 23.06.2018

WELT  ONLINE

Seite: Online 23.06.2018 16:31 Uhr

Quellrubrik: Regionales

Ressort: Regionales

Weblink: <https://www.welt.de/regionales/rheinland-pfalz-saarland/article178073886/Konflikt-um-Autozulieferer-Neue-Halberg-Guss-spitzt-sich-zu.html>

## Konflikt um Autozulieferer Neue Halberg-Guss spitzt sich zu

In der Auseinandersetzung um die Zukunft der Neuen Halberg-Guss verschärft sich der Ton. Der Arbeitgeber warnt vor Jobverlust wegen des Streiks. Die Antwort der IG Metall folgt prompt.

Leipzig (dpa) - Der Konflikt um den Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) spitzt sich zu. Am Leipziger Werk blockierten streikende Beschäftigte am Samstag die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke. Über die Spontandemo hatte zunächst die "Leipziger Volkszeitung" berichtet. Zudem wies die IG Metall Warnungen des Arbeitgebers vor einem Jobverlust harsch zurück. "Es ist der Sinn eines Streiks, maximale ökonomische Auswirkungen zu erzielen", sagte Bernd Kruppa, 1. Bevollmächtigter der IG Metall Leipzig, am Samstag. "Es bleibt dabei. Wir streiken weiter."

Kruppa reagierte damit auf einen offenen Brief der NHG. Darin hatte der Arbeitgeber die Beschäftigten am Freitag vor einem Jobverlust gewarnt. Wegen des Streiks komme es bei ersten Kunden zu Ausfällen in der Produktion. Mit jedem weiteren Tag riskiere man den Verlust dieser Kunden und damit auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken.

Bei dem Konflikt geht es um die geplante Schließung des NHG-Standorts in Leipzig mit rund 700 Beschäftigten Ende 2019 sowie um einen erwogenen Abbau von rund 300 der 1500 Arbeitsplätze in Saarbrücken. Die Neue

Halberg-Guss gehört seit Anfang des Jahres zum Unternehmen Prevent. Die Prevent-Gruppe liefert sich seit langem eine harte Preis-Auseinandersetzung mit dem Hauptkunden Volkswagen.

Die "Wirtschaftswoche" berichtete am Samstag, dass der Autobauer Opel bald massiv von dem Streik bei NHG betroffen sein könnte. "Wir hoffen, dass sich die Verhandlungsparteien bald einigen werden, bevor die aktuelle Situation unsere Produktion beeinflusst", zitierte das Blatt Opel. "Falls auf Lieferantenebene keine Lösung gefunden wird, würden wir geeignete Maßnahmen einleiten, um die Auswirkungen auf unsere

Werke zu begrenzen", ergänzte ein Opel-Sprecher am Samstag. In dem offenen Brief der NHG hieß es, wenn die Beschäftigten für das Unternehmen und für die Arbeitsplätze kämpfen wollten, sollten sie den Streik beenden, der "am Ende nur verbrannte Erde" hinterlasse. "Wir fahren die Produktion wieder an und laden Sie ein, Teil davon zu sein." IG-Metall-Sprecher Kruppa

sagte dazu, jede Form von Streikbruch solle verhindert werden. Erst am Mittwoch waren Sozialtarifverhandlungen zwischen dem Autozulieferer und der IG Metall vorerst gescheitert. Die Schuld dafür hatten sich beide Seiten gegenseitig zugeschoben. Die IG Metall fordert eine Qualifizierungsgesellschaft und einen Treuhandfonds, den die NHG finanzieren soll. Aus dem

Fonds sollen Leistungen für Beschäftigte bezahlt werden, wenn Arbeitsplätze verloren gehen sollten. Die NHG wiederum hatte der Gewerkschaft "absurd hohe Forderungen" vorgeworfen.  
Bericht der Wirtschaftswoche

**Urheberinformation:** (c) Axel Springer SE

*Artikellayout (Format) wurde nachträglich verändert*

Saarbrücker Zeitung vom 23.06.2018



**Autor:** Fuchs, Tobias

**Ausgabe:** Saarbrücker Zeitung Saarbrücken, Hauptausgabe

**Seite:** 7

**Jahrgang:** 2018

## Streik bei Halberg Guss erreicht Hauptkunden VW

saarbrücken (fu) Der Streik beim Autozulieferer Neue Halberg Guss (NHG) führt beim Hauptkunden Volkswagen zu ersten Beeinträchtigungen. Jedoch habe man diese auffangen können, teilte VW am Freitag mit. Die Fahrzeugproduktion laufe aktuell weiter. Man beobachte die Situation sehr aufmerksam. Die NHG versorgt den Automobil-Riesen mit Motorblöcken. Doch seit über einer Woche streikt die Belegschaft – unbefristet. Weil die Gießerei mit 2100 Beschäftigten in Saarbrücken und Leip-

zig hunderte Arbeitsplätze streichen will. Verhandlungen über einen Sozialtarifvertrag verliefen ergebnislos. Die Gewerkschaft IG Metall erklärte, es sei keine Lösung des Konflikts in Sicht. Noch immer gebe es kein tragfähiges Zukunftskonzept des Arbeitgebers für die NHG. Sie warf dem Management vor, „Konflikte innerhalb der Belegschaft zu schüren und streikbrechende Maßnahmen zu organisieren“. Für Samstagmorgen hat die IG Metall eine Kundgebung in Brebach angekündigt.

NHG-Chef Alexander Gerstung ruft die Mitarbeiter unterdessen auf, ihren Streik sofort zu beenden. In einem Offenen Brief heißt es, es käme es bei ersten Kunden zu Produktionsausfällen. Gegenüber den Arbeitnehmervertretern bleibt er hart: „Die Forderungen der IG Metall zu erfüllen, würde das sofortige – und dieses Mal endgültige – Aus für die Halberg Guss bedeuten“, so Gerstung.



Seite: 6

Ausgabe: Hauptausgabe

Ressort: Chemnitzer Zeitung / Wirtschaft

## Konflikt um Autozulieferer spitzt sich zu

In der Auseinandersetzung um die Zukunft der Neuen Halberg-Guss verschärft sich der Ton. Der Arbeitgeber wirft der IG Metall „unrechtmäßige Handlungen“ vor.

Von Birgit Zimmermann

LeipzigDer Konflikt um den Autozulieferer Neue Halberg-Guss (NHG) spitzt sich zu. Am Leipziger Werk blockierten streikende Beschäftigte am Samstag die Auslieferung bereits fertiggestellter Motorblöcke. Zudem wies die IG Metall Warnungen des Arbeitgebers vor einem Jobverlust harsch zurück. „Es ist der Sinn eines Streiks, maximalen ökonomischen Druck zu erzielen“, sagte Bernd Kruppa, Bevollmächtigter der IG Metall Leipzig. „Es bleibt dabei. Wir streiken weiter.“ Die NHG nannte die Blockade „inakzeptabel“ und warf der Leipziger IG Metall „unrechtmäßige Handlungen“ vor.

Die Neue Halberg-Guss hatte in einem offenen Brief am Freitag vor einem Jobverlust gewarnt. Wegen des Streiks komme es bei ersten Kunden zu Ausfällen in der Produktion. Mit jedem weiteren Tag riskiere man den Verlust dieser

Kunden und damit auch den Verlust aller Jobs in Saarbrücken.

Bei dem Konflikt geht es um die geplante Schließung des NHG-Standorts in Leipzig mit rund 700 Beschäftigten Ende 2019 sowie um einen Abbau von rund 300 der 1500 Arbeitsplätze in Saarbrücken. Das Unternehmen stellt vor allem Motorblöcke und Antriebswellen für Autos und Nutzfahrzeuge her. Die Neue Halberg-Guss gehört seit Anfang des Jahres zur Prevent-Gruppe, die sich seit langem eine harte Auseinandersetzung mit dem Hauptkunden Volkswagen liefert.

Die „Wirtschaftswoche“ berichtete am Samstag, dass der Autobauer Opel bald massiv von dem Streik bei NHG betroffen sein könnte. „Wir hoffen, dass sich die Verhandlungsparteien bald einigen werden, bevor die aktuelle Situation unsere Produktion beeinflusst“, zitierte das Blatt Opel. „Falls auf Lieferantenebene keine Lösung gefunden wird, würden wir geeignete Maßnahmen einleiten, um die Auswirkungen auf unsere Werke zu begrenzen“, ergänzte ein Opel-Sprecher am Samstag.

Eine VW-Sprecherin bestätigte, dass es erste Beeinträchtigungen in der Produktion des Konzerns gebe. Diese würden derzeit über Flexibilisierungsmaßnahmen aufgefangen. Die Auswirkungen sollen damit so gering wie möglich gehalten werden.

Die Streikenden in Leipzig hätten am Samstag gegen Hausverbote verstoßen, teilte die Neue Halberg-Guss mit. Man habe „volles Verständnis“ für den Arbeitskampf und könne „angesichts der unvermeidlichen Schließung des Leipziger Standorts die Enttäuschung der Mitarbeiter verstehen“. Aber die Blockaden seien inakzeptabel.

IG-Metall-Sprecher Kruppa wies die Vorwürfe zurück. „Noch ist Demonstrieren in Deutschland nicht verboten“, sagte er gestern. Es gehe der Gewerkschaft nicht um Eskalation. Die Polizei war am Wochenende vor Ort und beobachtete die Lage vor dem Werkstor.

Erst am Mittwoch waren Sozialtarifverhandlungen zwischen dem Autozulieferer und der IG Metall vorerst gescheitert. (dpa)

**Urheberinformation:** Chemnitzer Verlag und Druck GmbH & Co. KG

**Autor:** Frank Thomas Wenzel  
**Seite:** 8  
**Ressort:** Frühausgabe / Spätausgabe  
Meinung / KOMMENTAR

**Quellrubrik:** NM  
**Ausgabe:** Hauptausgabe

## Höchst fragwürdige Geschäftspraktiken

Frank Thomas Wenzel kritisiert den Autozulieferer Prevent.

Die Autozuliefer-Gruppe Prevent hat ein ganz eigenes Geschäftsmodell entwickelt. Sie kauft sich Unternehmen zusammen, die eins gemeinsam haben: Autobauer sind von diesen Zulieferern hochgradig abhängig. Die Abhängigkeit wird dann genutzt, um hohe Preise von Volkswagen, Daimler und anderen Konzernen zu erzwingen.

Macht der Autobauer nicht mit, etwa indem er die Verträge kündigt, sind die Prevent-Manager schnell mit Stellenabbau und Werkschließungen bei der

Hand, um ihr Geschäftsmodell und ihre Renditen zu retten. Gut, dass es in Deutschland starke Gewerkschaften gibt, die dagegen halten.

Aktuell wird bei der Firma Neue Halberg-Guss, die Motorblöcke herstellt, gestreikt. Zudem wurde die Auslieferung von fertiggestellten Motorblöcken blockiert. Man kann den Beschäftigten nur zurufen: Weiter so!

Es geht nicht nur um die Halberg. Es geht auch darum zu zeigen, dass Unternehmen wie Prevent mit ihren fragwür-

digen Methoden keinen Erfolg haben dürfen. Nur mit Streiks lassen sich Forderungen durchsetzen, die Jobs und Existenzen sichern. Genauso wichtig ist aber, dass die IG Metall mit ihrem Arbeitskampf die Kosten für Prevent in die Höhe treibt und deren brachiale Praktiken unrentabel machen kann.

*Wirtschaft*

Den Autor erreichen Sie unter:  
>> [redaktion.politik@mz-web.de](mailto:redaktion.politik@mz-web.de)

**Urheberinformation:** (c) M.DuMont Schauberg

Braunschweiger Zeitung vom 23.06.2018

**BRAUNSCHWEIGER  
ZEITUNG**

**Ausgabe:** Hauptausgabe

## Volkswagen ist für viele Türöffner in ein besseres Leben

Für die meisten Mitarbeiter ist der Autobauer mehr als nur ein Arbeitgeber. Viele bezeichnen VW als "ihre" Familie.

Es muss 1973 gewesen sein, vielleicht auch 1974. Wir Jungs spielten wie so oft im großen Garten meines besten Freundes, der in einem Wolfsburger Vorort hinter einem dieser typischen Siedlerhäuser aus den 1950er-Jahren lag. Mein Kumpel wohnte nur einige Häuser von mir entfernt. Wie fast alle Väter verdiente auch seiner im VW-Werk Wolfsburg sein Brot - in diesem Fall als Facharbeiter. An diesem Tag war etwas anders als sonst. Als sein Papa mit dem Auto nach Hause kam, wurde er von seiner Familie vor dem Garagentor empfangen. Großer Bahnhof also. Die Mama war da, die große Schwester meines Freundes und er selbst natürlich auch. Ich war Zuschauer. Das Beson-

dere war: Der Vater hatte an diesem Tag seinen allerersten Passat abgeholt. Ein Mittelklasse-Auto! Als er ausstieg, wurde er von Frau, Tochter und Sohn mit Handschlag beglückwünscht. Ein feierlicher Moment, heute wohl kaum noch vorstellbar.

Wenn mir damals auch klar wurde, dass irgendetwas Ungewöhnliches geschehen ist, so war mir die tiefere Bedeutung nicht bewusst. Heute weiß ich, dass der Mittelklasse-Wagen symbolisierte: Wir haben es geschafft! So ging es vielen Menschen in Wolfsburg. Zunächst musste in den Aufbaujahren das Auskommen gesichert werden. Dann gab es so etwas wie Wohlstand, hart erarbeitet. Man konnte sich etwas leisten und dar-

auf stolz sein.

Die Stadt war in der Nachkriegszeit Heimat geworden für Flüchtlinge und Vertriebene, für viele Arbeiterfamilien. Wolfsburg war in den ersten Jahren nicht mehr als eine Art Goldgräber-Siedlung. Die meisten von ihnen kamen mit wenig oder nichts und suchten eine Perspektive. Für sie war VW das Versprechen für ein besseres Leben, und dieses Versprechen hatte sich spätestens an diesem Tag Anfang der 1970er-Jahre für die Eltern meines Freundes erfüllt. Wir haben es geschafft! Dieses Versprechen, der Glaube daran, vererbt sich. Inzwischen arbeitet bei VW oft schon die dritte Generation einer Familie. Und auch die, die von außen kom-

men, glauben an dieses Versprechen. Deshalb war der Schock, das Entsetzen gerade in Wolfsburg groß, als im September 2015 der Abgas-Betrug bekannt wurde. Wie konnte ein Unternehmen, das sich so auf Werte beruft, verantwortlich sein für einen Betrug dieses Ausmaßes? Obwohl Diesel-Gate nicht der erste Skandal war, der VW erschütterte - genannt sei nur die Korruptions-Affäre um von VW begünstigte Betriebsräte -, war diese Dimension neu. Der Glaube an das Wohlstandsversprechen kam und kommt nicht von ungefähr. Der Autobauer war schon in den Aufbaujahren der Bundesrepublik anders als viele andere Unternehmen. Vergleichbar wohl nur mit Betrieben der Stahlindustrie. Das liegt an der von Anfang an starken Verankerung der Mitbestimmung im "Werk", wie es in Wolfsburg heißt. Nicht zufällig ist Wolfsburg der mitgliederstärkste Bezirk der IG Metall. Arbeitsbedingungen, Einkommen, Altersvorsorge, Altersteilzeit, Sicherheit der Arbeitsplätze - in vielen Punkten setzte Volkswagen Maßstäbe oder war früher dran als andere. Zudem bietet das Unternehmen zahlreiche Aufstiegsmöglichkeiten. Wer fleißig ist, sich reinhängt, wird gezielt gefördert und kann Karriere machen. Zum deutschen Sonderweg der sozialen Marktwirtschaft zwischen nacktem Kapitalismus und real existierendem

Sozialismus gehört als wesentlicher Bestandteil eben auch VW. Es ging zwar auch in Wolfsburg immer ums Geldverdienen, natürlich, es ging aber auch stets darum, dass die Beschäftigten ihren Teil von Kuchen abbekommen.

Hinzu kommt, dass VW ein Symbol ist für das "Wirtschaftswunder". Die Marke steht für die Massenmobilisierung, die einhergeht mit dem Empfinden persönlicher Freiheit. Wer kennt nicht die Fotos von Familien, die sich im Käfer nach Italien aufmachten? Das alles sorgt über Generationen für eine hohe Identifikation vieler Menschen mit Volkswagen - bis heute. Der Autobauer ist ein fester Bestandteil der deutschen Geschichte und ein noch festerer Bestandteil der Historie Wolfsburgs - aber auch auf anderen Kontinenten hat VW eine ähnliche Bedeutung. Das gilt für Käfer und Bulli in den USA oder den Santana in China. Er ist im Reich der Mitte ein Symbol der Massenmobilisierung und damit persönlicher Freiheit.

Heute ist der VW-Konzern der weltgrößte Autobauer, die Marke VW das Herzstück. Als solche repräsentiert sie die wichtigste deutsche Industrie-Branche. Die Bedeutung von VW als Stütze der deutschen Wirtschaft ist unbestritten- und als bedeutender Arbeitgeber in vielen Ländern. Längst geht es nicht mehr allein um das Autobauen. VW

macht sich auf, die Welt der Digitalisierung ins Auto zu holen und diese Fahrzeuge mit neuen Antrieben auszustatten. Aus dem Autobauer soll ein breit aufgestelltes Mobilitätsunternehmen werden, das es Menschen ermöglicht, in jeder Form beweglich zu sein - egal ob im klassischen Auto oder im selbstfahrenden Shuttle, das per App geordert wird. Das Entwickeln eigener Software für alle Bereiche eines Autolebens soll so selbstverständlich werden, wie es seit jeher die Autoproduktion ist. Zentraler Baustein dieses Wandels ist neben der Technik der von VW selbst proklamierte Kulturwandel. Er soll dafür sorgen, dass das Unternehmen offener wird, die Führungskräfte kritikfähiger, der gesamte Autobauer schneller und effizienter. Genau genommen ist auch der Kulturwandel ein Versprechen, das VW seinen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern gibt- für ein konstruktiveres, menschlicheres Miteinander, das in wirtschaftlichen Erfolg münden soll.

Der Autor

**Andreas Schweiger (56)** ist Ressortleiter Wirtschaft bei der Braunschweiger Zeitung. Er wuchs in Wolfsburg auf und begleitet Volkswagen seit 20 Jahren journalistisch. Damit zählt er zu den Kennern des Konzerns.

Ausgabe:       Hauptausgabe

## "Oft fehlt es nur an Kommunikation"

Als Vertrauensfrau muss Katrin Mehr ihren Kollegen auch schwierige Entscheidungen aus der Chefetage erklären.

Katrin Mehr engagiert sich seit mehr als zehn Jahren in der Gewerkschaftsarbeit. Die 40-Jährige ist seit 2008 Vertrauensfrau. Schon in ihrer Ausbildungszeit vertrat sie die IG Metall für anderthalb Jahre im Unternehmen. Bei der vergangenen Betriebsratswahl kandidierte sie auf Listenplatz 155. "Irgendwann möchte ich schon im Betriebsrat sitzen", sagt die Helmstedterin.

Mehr arbeitet als Facharbeiterin in der Teilefertigung in der Technischen Entwicklung im Werk Wolfsburg. Nach dem Abgas-Skandal hat der VW-Konzern mit dem Restrukturierungsprogramm "Transform 2025+" unter anderem Maßnahmen zur Effizienzsteigerung eingeführt. Das bedeutet für manche Abteilungen im Konzern, dass sie kleiner werden. Die Transformation "hatten wir schon vor der Brust", sagt Mehr. Ihr Team besteht seitdem nur noch aus elf Mitarbeitern - zuvor waren es 28. Die leidenschaftliche Borussia-Dortmund-Anhängerin ist jedoch nicht nur für ihr geschrumpftes Team Vertrauensfrau, sondern seit 2013 auch Mitglied der vierköpfigen Leitung des Abteilungsvertrauenskörpers (AVK). Dieser ist für insgesamt 1400 Mitarbeiter zuständig. "Vertrauensleute müssen einen guten Draht zu ihren Kollegen haben. Das hat etwas mit Sympathie und Engagement zu tun", sagt Mehr. Zusätzlich ist die 40-Jährige in ihrem Bereich auch Vertrauensfrau für die Gruppe Frauen.

Auf der Wahlliste der IG Metall war die blonde Frau fast die einzige, die auf ihrem Foto Arbeitskleidung trug. Mehr kam 1996 als Auszubildende für Konstruktionsmechanik mit der Fachrichtung Feinblechtechnik zu VW. Als der Posten des Vertrauenskörpers unter den Auszubildenden frei wurde, schlugen ihre Kollegen sie als Kandidatin vor. Ihr Amt endete mit dem Abschluss der Ausbildung. Einige Jahre später wurde sie wieder Vertrauensfrau und ist es seitdem ununterbrochen. Wichtig sei, so

Mehr, Vertrauensfrau oder -mann für Mitarbeiter zu sein, in deren Team man selbst arbeite. "Dann kennt man die Themen einfach, die die Kollegen beschäftigen", erklärt sie.

Als Vertrauensfrau geht Mehr einmal in der Woche zu einer Informations-Veranstaltung für Vertrauensleute. Die Neuigkeiten aus der Gewerkschaft und dem Unternehmen, die sie dort erfährt, gibt sie an ihre Kollegen in der Technischen Entwicklung weiter. Umgekehrt trägt sie aber auch Klagen oder Probleme aus ihrem Team weiter in die Gewerkschaft. "Es hilft nichts, sich hinzustellen und mit den Füßen zu stampfen. Man muss mitreden", sagt Mehr. Sie will wissen, was im Unternehmen und mit den Mitarbeitern passiert. "Ich finde es wichtig, den Kollegen zur Seite zu stehen und ihre Ängste und Befürchtungen ernst zu nehmen, ihnen zuzuhören, Gespräche zu führen und wenn möglich bei Problemen Hilfestellung leisten zu können", so die 40-Jährige.

Ohne die Vertrauensleute sei ein Betrieb weder streik-, noch kampagnen- oder aktionsfähig, heißt es in einem Handbuch der IG Metall. Für die IG Metall sind die Vertrauensleute die Basis der gewerkschaftlichen Interessenvertretung. Anfang des Jahres trommelte Mehr für die Betriebsratswahlen, die bei Volkswagen im März anstanden. "Ich habe versucht zu vermitteln, wie wichtig der Betriebsrat für jeden Einzelnen ist", sagt Mehr.

Es sei wichtig, dass die Kollegen wählen gehen, am liebsten natürlich ihre Gewerkschaft. Aus Protest eine andere Liste zu wählen, weil man ein Betriebsratsmitglied nicht mag, hält sie für falsch. Das sei genauso dumm, wie eine Partei bei der Bundestagswahl aus Protest zu wählen. Wichtig sei es, "das Ganze" zu sehen - das, was der Betriebsrat als Gremium erreiche. Aktuell nimmt die IG Metall im Wolfsburger Werk 66 von 75 Sitzen ein. Die übrigen neun verteilen sich auf die Mitarbeiter-

Interessengemeinschaft 18 sowie die Christliche Gewerkschaft Metall.

Vertrauensleute füllen ihr Amt ehrenamtlich aus. Da ihre damit verbundenen Aufgaben aber auch in ihre Arbeitszeit bei Volkswagen fallen, haben die IG Metall und das Unternehmen dazu eine vertragliche Vereinbarung getroffen. Diese sichert ihnen ein bestimmtes Kontingent an freigestellten Stunden zu, in denen sie die Belegschaft informieren. Mehr weiß nicht, wie viele Stunden sie mit ihrem Amt in der Woche verbringt. Aber: "Es geht schon in die Freizeit hinein", sagt sie. Doch die Facharbeiterin sieht vor allem die Vorteile: "Man knüpft Netzwerke, lernt andere Menschen kennen", sagt sie. Mehrmals pro Jahr fährt Mehr zu Seminaren, um sich in Gewerkschaftsthemen weiterzubilden. "2008 habe ich die Strukturen der Vertrauensarbeit kennengelernt", sagt Mehr. Auch zehn Jahre später will sie sich darin und auf anderen Gebieten weiterbilden. Außerdem lerne man bei den Seminaren andere Menschen kennen, etwa Mitarbeiter anderer Großkonzerne wie BMW, Siemens oder Bosch. Ihr Resümee danach sei oft: "Es geht nicht überall so zu wie bei uns." Heißt: Nicht alle Unternehmen hätten so einen starken Betriebsrat wie VW. "Da muss man die Kollegen manchmal auch dran erinnern", sagt Mehr.

Zu den konfliktträchtigsten Auseinandersetzungen in ihrer Zeit als Vertrauensfrau gehörten immer wieder Themen rund um die Arbeitszeit - etwa Beginn und Ende der Gleitzeit. "Manche Kollegen und Kolleginnen würden gerne früher beginnen und einige auch gerne länger bleiben", erzählt Mehr. Die Diskussionen darum seien häufig "etwas angespannt". Die Vertrauensfrau agiert dann offenbar ganz diplomatisch: "Da braucht man viel Geduld. Mit den Forderungen, die man gerne durchsetzen würde, muss man schon sehr sensibel umgehen." Etwas mit Gewalt durchsetzen zu wollen, helfe am Ende keinem. Laut Mehr

besteht die Gefahr, dass nicht alle Möglichkeiten bedacht wurden, die eine Förderung mit sich bringe - am Ende verbessere sich dadurch eventuell nichts. Bei der Arbeitszeit könne man es zudem nicht jedem recht machen. "Sowas umzusetzen, dauert dann schon mal", sagt die 40-Jährige. Manchmal gehe man nur kleine Schritte, und die Verbesserung sei dennoch spürbar. "In den letzten Jahren hat es schon Verbesserungen gegeben", sagt Mehr. Genauer will sie nicht werden.

Die Transformation im Volkswagen-Konzern hat Mehr und ihr Team ganz direkt betroffen. Kollegen von ihr arbeiten nun in anderen Fertigungsbereichen oder werden in sogenannten Zukunftsfeldern eingesetzt. Im gesamten Fertigungsbereich von Mehr arbeiten nur noch rund 70 statt vorher 170 Kollegen. "Die Kollegen hatten Ängste, als es um die Personalverschiebungen ging", sagt Mehr. Sie hätte ihnen zugehört und versucht, ihnen die Sorgen zu nehmen. "Bei uns ging es zwar für sie nicht weiter, aber anderswo", sagt sie. Wer aus den Abteilungen versetzt wird, darauf haben Vertrauensleute nach Angaben der Helmstedterin keinen Einfluss. Insgesamt sei die Zeit "sehr schwierig"

gewesen. Mehr bemängelt vor allem, dass Informationen zur Umstrukturierung die Kollegen nur sehr spärlich oder kurzfristig erreicht hätten. "Es waren schon längst Gerüchte entstanden, bevor die betrieblichen Vorgesetzten uns informiert haben", sagt Mehr. Sie habe dann in ihrer Funktion als Vertrauensfrau stets den Zwischenstand, den sie aus den wöchentlichen Informationsveranstaltungen der IG Metall erfahren habe, an ihre Kollegen weitergegeben. Sie habe dann auch gerne mal den Ärger der Arbeitskollegen abbekommen. Die angestaute Wut solle Mehr "nicht persönlich nehmen", hätten diese ihr jedoch stets gesagt. Mehr sagt: "Ich verstehe das schon." Sie habe es betroffen gemacht, wie ihre Kollegen darunter litten, nicht zu wissen, wie es weitergeht. Das Miteinanderreden ist für Mehr das A und O guter Gewerkschaftsarbeit. Davon könnten sich, sagt sie, auch Vorgesetzte eine Scheibe abschneiden. "Damit Kollegen manche Sachen verstehen, fehlt manchmal nur der Schlüssel Kommunikation", ist die Vertrauensfrau überzeugt. Unwissen sei oft der Grund für Unsicherheit. Ihren Einsatz schätzen ihre Kollegen, glaubt Mehr. "Die Kollegen wissen zu schätzen, was

ich mache."

Vertrauenskörper

**4000 Vertrauensleute** sind bei Volkswagen in Deutschland im Einsatz.

**2400 davon** im Leitwerk in Wolfsburg. **Neben der IG Metall** gibt es noch andere Gewerkschaften, die bei VW Wolfsburg aktiv sind: die Christliche Gewerkschaft Metall (CGM) sowie die Mitarbeiter-Interessengemeinschaft 18 (MIG 18).

**Der Betriebsrat** in Wolfsburg besteht aus 72 Mitgliedern. Er vertritt die rund 60 500 Beschäftigten im Werk.

**Die IG Metall** vereint im Betriebsrat 66 Mandate auf sich, neun Mandate verteilen sich auf die CGM und die MIG 18.

**Über die Vertrauensleute** heißt es bei der IG Metall: "Die gewählten Vertrauensfrauen oder -männer der IG Metall sind die ersten Ansprechpartner für ihre Kolleginnen und Kollegen am Arbeitsplatz.

Sie informieren die Mitglieder über Entwicklungen in der Gewerkschaft und stehen für Fragen, Anliegen oder Sorgen ihrer direkten Kollegen bereit." Autor:

**Seite:** 26  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Seitentitel:** Unternehmen  
**Ausgabe:** Hauptausgabe

**Gattung:** Tageszeitung  
**Nummer:** 143  
**Auflage:** 263.904 (gedruckt) 239.946 (verkauft)  
 254.263 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,758 (in Mio.)

## Conti muss seine Antriebssparte neu ordnen

Vor einem möglichen Börsengang der Sparte Powertrain sind viele Fragen zu klären. Standorte wie Regensburg stehen wohl vor Veränderungen. Eine Entscheidung über den Konzernumbau rückt näher.

cmu. HAMBURG, 22. Juni. Das Thema ist Chefsache: Seit Monaten feilt eine interne Arbeitsgruppe aus ranghohen Managern an Umbauplänen für den Autozulieferer Continental. Der Vorstandsvorsitzende Elmar Degenhart ist dabei eng eingebunden, auch Finanzvorstand Wolfgang Schäfer und Personalchefin Ariane Reinhart mischen kräftig mit. Ziel ist es, den Dax-Konzern aus Hannover flexibler zu machen, wobei besonders die Antriebssparte Powertrain im Fokus steht. Sie gehört bislang zum Konzernteil Automotive Group, könnte aber als eigener Geschäftsbereich ausgegliedert und separat an die Börse gebracht werden.

Nach langem Kopfzerbrechen rückt nun offenbar eine Entscheidung näher. Zunächst soll der Vorstand einen formellen Beschluss fassen, als Nächstes soll der Aufsichtsrat seine Zustimmung geben. Ein genauer Termin ist noch nicht angesetzt. Im Umfeld des Aufsichtsrats gilt es aber als wahrscheinlich, dass die Kontrolleure in der zweiten Julihälfte zu einer außerordentlichen Sitzung zusammenkommen. Ein Sprecher von Continental wollte sich dazu nicht äußern. Er betonte, dass die "Analyse- und Szenarienüberlegungen" noch liefen. Conti will seine Planspiele nach offizieller Aussage bis Mitte des Jahres abschließen und anschließend mit den "betroffenen und entscheidungsrelevanten Parteien" diskutieren. Kurz darauf werde es eine entscheidungsreife Vorlage geben.

Als derzeit beste Variante gilt, dass Powertrain aus der bisherigen Struktur herausgelöst wird und an die Börse geht, wobei die Mehrheit bei der Continental AG bliebe. Auf diese Weise entstünde eine dritte Sparte neben den zwei bisherigen Konzernteilen Automotive und Rubber Group, die mehr Eigenständigkeit hätte und über den Kapitalmarkt fri-

sches Geld einsammeln könnte. Für Powertrain ist das wichtig, denn die Division, deren Schwerpunkt bislang auf der konventionellen Technik für Diesel und Benziner liegt, steht wegen des erwarteten Aufstiegs von Elektro- und Hybridantrieben unter Druck. In den vergangenen Jahren hatte es schon verschiedene Vorstöße gegeben, um das Geschäftsfeld neu auszurichten, die aber nie in einen großen Befreiungsschlag mündeten.

In den aktuellen Planungsrunden liegt nach früheren Berichten auch die Option auf dem Tisch, die bestehenden Elektro- und Hybridgeschäfte von Powertrain in der Automotive Group zu belassen. Demnach würde nur die Verbrennungstechnik ausgegliedert, eine Idee, die in der Belegschaft als eine Art "Bad Bank" für alte Autotechnik aufgefasst wird. Analysten glauben aber nicht, dass es so kommt, denn die Wachstumsgeschichte für die Börse wäre deutlich weniger überzeugend. "Alle wissen, dass die Sparte Powertrain das Sorgenkind von Continental ist", sagt Jürgen Pieper vom Bankhaus Metzler. "Wenn auch noch die Elektro- und Hybridgeschäfte herausgelöst werden, ist mir nicht klar, warum die Sparte für Anleger interessant sein sollte." Im Umfeld von Conti heißt es dazu bloß, auch die Verbrennungstechnik werde noch viele Jahre wachsen und sei ein attraktives Geschäft. Offiziell gibt es zu den Spekulationen keinen Kommentar.

Fest steht, dass die Division mit ihren insgesamt rund 40 500 Mitarbeitern gesellschaftsrechtlich neu geordnet werden muss, wenn sie die bisherige Konstellation verlässt. Besonders an jenen der knapp 60 Standorte, an denen Powertrain unter einem Dach mit anderen Divisionen produziert oder entwickelt, ist das alles andere als trivial. Denn diese Fabriken, die Conti als

"Zebra-Werke" bezeichnet, müssen rechtlich auseinanderdividiert werden. Beispielhaft dafür ist Regensburg, wo Powertrain den Hauptsitz hat und auch der Leiter der Einheit, Vorstandsmitglied José Avila, sitzt. Hier sind gleich drei Divisionen mit insgesamt 8500 Beschäftigten vertreten: Powertrain, Interior und Chassis & Safety. Dies zu trennen sei eine Herausforderung, die aber zu bewältigen sei, heißt es im Umfeld des Betriebsrats. In der Belegschaft hatten die Planspiele zunächst Sorgen ausgelöst. Doch haben sich die größten Bedenken zerstreut, seit Vorstand und Mitarbeitervertreter im April ein Eckpunktepapier zur Sicherheit der Arbeitsplätze unterzeichneten. Demnach wird die Beschäftigung der Powertrain-Mitarbeiter für fünf Jahre gesichert, sollte die Division tatsächlich umgebaut werden. Außerdem sollen Tarifverträge fortbestehen und Mitarbeiter weitergebildet werden. Der Konzern hat zudem zugesichert, dass mögliche neu gegründete Gesellschaften ihren Sitz in Deutschland haben sollen.

Wichtig ist, wie sich die Familie Schaeffler, die etwa 46 Prozent der Conti-Anteile kontrolliert, zu den Plänen positioniert. Offenbar hatte sie zunächst ein Szenario favorisiert, in dem Powertrain abgespalten und die Anteile unter den bestehenden Eignern aufgeteilt würden, also den Schaefflers sowie den institutionellen Anlegern und den Kleinaktionären der Continental AG. Im Umfeld der Familie ist aber zu hören, dass die Option nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen könnte Powertrain über die Ausgabe neuer Aktien an die Börse kommen. Wie hoch die Gesellschaft, die 2017 einen Umsatz von 7,7 Milliarden Euro und eine Rendite vor Zinsen und Steuern von 5,7 Prozent erreicht hat, dabei bewertet würde, ist offen. Analyst Pieper kommt aktuell auf

einen Wert von 7 bis 8 Milliarden Euro. gen Wert bei etwa 10 Milliarden Euro, sogar 13 Milliarden sein.  
Andere Schätzungen sehen den derzeiti- als eigenständige Einheit könnten es

**Abbildung:** Unsichere Zukunft: Wie geht es weiter für die Mitarbeiter der Sparte Powertrain?  
**Abbildung:** Foto Bloomberg  
**Wörter:** 785

**Autor:** KARL-HEINZ BÜSCHEMANN  
**Seite:** 24  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Ausgabe:** Hauptausgabe

**Gattung:** Tageszeitung  
**Auflage:** 162.627 (gedruckt) 155.132 (verkauft)  
 159.063 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,547 (in Mio.)

## SAMSTAGSESSAY

## Der Sonne zu nah

Manager leben in der Vorstellung, Verantwortung gelte nur für andere. Nicht nur die VW-Krise zeigt: Spitzenkräfte übernehmen Verantwortung erst, wenn sie von Gerichten gezwungen werden. Dann aber ist es zu spät

### VON KARL-HEINZ BÜSCHEMANN

Erstaunlich, dass die alten Griechen schon die Krise von Volkswagen haben kommen sehen. Wie sonst wären sie auf die Idee gekommen, die Geschichte von Ikarus in ihren Kulturschatz aufzunehmen. Der Sohn des Dädalus war dadurch aufgefallen, dass er seine eigenen Fähigkeiten massiv überschätzte und deshalb bestraft wurde.

Ikarus war mit seinem Vater auf Kreta gefangen gewesen, und er glaubte, die Gesetze der Physik und der Schwerkraft gälten nicht für ihn. So bastelte er mit Stangen, Federn und Wachs ein Paar Flügel und hob ab, um der Gefangenschaft zu entfliehen. Doch Ikarus befolgte den dringenden Rat seines Vaters nicht, er kam der heißen Sonne viel zu nahe, das Wachs schmolz – und Ikarus stürzte ins Meer. Der Traum nahm ein schreckliches Ende.

Bis heute gilt die Ikarus-Sage als Warnung der Antike vor der Hybris, der gefährlichen Selbstüberschätzung, einer Krankheit also, die alle Menschen gefährdet, die aber besonders häufig die Manager-Kaste befällt.

Am Anfang dieser Woche ist der Automanager Rupert Stadler spektakulär abgestürzt. Er war elf Jahre lang der Chef der Volkswagen-Tochter Audi und saß selbst im Vorstand des Wolfsburger Mutterkonzerns, der im September 2015 wegen seiner kriminellen Manipulationen an den Emissionen von Millionen Dieselfahrzeugen aufgefliegen und in einer schweren Krise gestürzt war. Fast drei Jahre lang versuchte VW, die Aufklärung der Machenschaften zu verhindern. Am Montag riss den Staatsanwälten der Geduldssaden. Sie standen am frühen Morgen vor der Haustür in Ingolstadt und verhafteten den Audi-Chef, der seitdem in Untersuchungshaft sitzt.

Selten ist ein deutscher Spitzenmanager so hart auf den Boden der Realität gestürzt.

Kaum eine gesellschaftliche Gruppe hat – das gilt vor allem für die vergangenen zehn Jahre, also die Zeit seit der Finanzkrise – so rasant an Ansehen verloren wie die Vorstandschefs der Wirtschaft. Exorbitant hohe Gehälter und Boni der Banker gelten als wesentliche Ursache für das globale Finanzdesaster von 2008. Zweistellige Millionengehälter für manchen Konzernboss haben auch in Deutschland die Geduld des Publikums strapaziert. Bei VW war der Skandal um bestochene Betriebsräte und die Lustreisen für Arbeitnehmervertreter kaum vergessen, da flog in Wolfsburg der Dieselskandal auf, der Millionen VW-Kunden betrifft. Trotz weniger Fälle, in denen Spitzenmanager verurteilt worden sind, herrscht in der Gesellschaft der Eindruck, dass die Kaste der Manager ihre eigenen Gesetze schreibt und abgehoben vom Rest der Menschheit Gesetze wie Regeln des Anstands für sie nur gelten, wenn es den Herrschaften gefällt. Das belegte Volkswagen-Chef Matthias Müller erst in diesem Frühjahr auf erstaunliche Weise. Dabei hatte der inzwischen geschasste Manager die Aufgabe, den VW-Konzern auf den Pfad der Tugend zurückzuführen. Müller bestätigte stattdessen, dass moralische Vorstellungen in Wolfsburg kaum Platz haben.

Als Müller gefragt wurde, ob er sein Jahresgehalt von mehr als 10,1 Millionen Euro im vergangenen Jahr für in Ordnung halte, wo VW doch in einer schweren Krise stecke, polterte Müller gereizt, ein solches Gehalt entspreche der Relevanz von VW und dem Risiko, dem ein Mann wie er ausgesetzt sei. Einer wie er stehe „immer mit einem Fuß im Gefängnis“. Er habe kein Ver-

ständnis für die Forderung nach der Deckelung der Manager-Gehälter. Begründung des – übrigens in Sachsen geborenen – Managers: „Wir hatten so etwas bereits in der DDR.“

Besser kann ein Wirtschaftsmann nicht belegen, dass er in einer eigenen Welt lebt. Das war sogar dem Aufsichtsrat von VW zu viel, der selbst kein gutes Verhältnis zur gesellschaftlichen Realität der Bundesrepublik zu haben scheint. Im April jedenfalls räumte Müller seinen Posten.

Noch immer scheint in den Chefetagen zu gelten, dass es einen natürlichen Widerspruch gibt zwischen Anstand und Gewinnmaximierung und dass Forderungen nach ethischem Verhalten allenfalls die Geschäfte stören. Aber wie falsch diese Auffassung ist, haben die größten Konzerne der Republik inzwischen zu spüren bekommen. VW rutschte durch die Dieselfaffäre in die größte Krise seiner Geschichte. Die Deutsche Bank die behauptet hatte, sie müsse ihre Investmentbanker mit unanständigen Millionenboni bei Laune halten, weil die wichtig seien für Geschäft und Rendite, ist inzwischen zum Krisenfall geworden. Schon der US-Energiekonzern Enron hatte sich durch gefälschte Bilanzen selbst ausgelöscht. Daraus ließe sich für die BWL-Lehrbücher eine Lehre gewinnen, die allerdings schon der Großmutter vertraut war. Die wusste, dass „Unrecht Gut nicht gedeiht“.

Auch Ökonomen haben längst erkannt, dass Anstand sich auszahlt im Geschäft. Das liegt nicht nur an zufriedenen Kunden, die sich gut behandelt fühlen und gern wiederkommen. Wo die Chefs keine Vorbilder sind, weil sie rücksichtslos und ohne moralischen Kompass handeln, werden es die Mitarbeiter ähnlich handhaben. Es ist belegbar, dass



ethisch einwandfreies Verhalten der Chefs bei Mitarbeitern positive Effekte erzeugt. Die sind dann bereit, „sich im Job überdurchschnittlich zu engagieren“, sagt Christian Conrad, Wirtschaftsethiker an der Universität des Saarlandes. „Langfristig bewirkt ein ethischer Führungsstil also mehr Produktivität“. Umgekehrt heißt das, wo Moral und Anstand kein Zuhause haben, ist für die Wirtschaft insgesamt wie für einzelne Unternehmen Gefahr im Verzuge.

Schon gar nicht ist es üblich, Fehler oder Vergehen öffentlich einzugestehen. Als in diesen Tagen Dieter Zetsche, der Chef von Daimler, wegen angeblicher Diesel-Manipulationen des Stuttgarter Unternehmens zweimal zum Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nach Berlin zitiert worden war, tat er, als wären solche Treffen normal. Er ließ sich kein Wort des Bedauerns über Verfehlungen in der Industrie entlocken. Und so wird der Groll in der Gesellschaft darüber geschürt, mit welcher Selbstverständlichkeit die hochbezahlten Chefs ihre Fehler vom Tisch zu wischen scheinen. Die Aufklärung von Affären wird von den Managern behindert statt gefördert. Prozesse gegen Manager ziehen sich über Jahre hin und führen selten zu Verurteilungen. Was Verantwortung ist, überlassen die Herrschaften der Führungsetagen den Gerichten. Erst ein rechtskräftiges Urteil scheint darüber zu befinden, was in Ordnung ist und was nicht.

Was die Wirtschaftselite abheben lässt, hat eine Erklärung in der Psychologie. Der Ökonomie-Nobelpreisträger Daniel Kahnemann von der Universität Princeton nennt diese verbreitete Überheblichkeit den „Overconfidence Effect“. Die Führungskräfte schätzen ihre Befugnisse, Fähigkeiten und Kompetenzen – dem Ikarus sehr ähnlich – falsch ein. Und die Kriminologin Britta Bannenberg von der Universität Gießen beobachtet, dass es zu Machtmissbrauch und Selbstüberschätzung kommt, wenn die

Kontrollen fehlen. „Dann fallen alle Hemmungen.“

Ein zweiter Grund für die fehlende Bereitschaft, Fehler öffentlich einzugestehen, liegt kurioserweise im Bestreben des Staates, die Aufklärung zu verbessern und mit immer neuen Gesetzen, die Opfer der Straftaten, also Kunden oder Aktionäre besser zu schützen. Das führt zum Wuchern der Macht der Juristen in den Unternehmen. Wann immer die Chefs zuerst ihre Hausjuristen fragen, was sie in der Öffentlichkeit zu dubiosen Vorfällen sagen dürfen, kommt der Befehl, das Dümme zu sagen, was Juristen einfällt: „Kein Kommentar.“ Diese verhängnisvollen Worte sprechen allem Hohn, was in Unternehmenskrisen gesagt werden sollte, aber Konzernjuristen haben nur eines im Sinn: Die Prozessrisiken zu minimieren. Und so nehmen sie den größten anzunehmenden Imageschaden für das Unternehmen hin.

So führen in bester Absicht eingeführte Paragrafen zur verlogenen Teflon-Selbstdarstellung der Manager, zum zähen Abstreiten jeder Verantwortung und zum neuen Schaden für das Unternehmen, und das Ansehen der feige anmutenden Chefs rutscht noch tiefer in den Keller.

Wo von außen keine Hilfe zu erwarten ist, wo es Gesetze mit klaren Grenzen nicht gibt und kein Lehrbuch, das richtig und falsch unterscheidet, müssen Führungskräfte sich schon die Mühe machen und sich selbst überlegen, was vertretbar ist und was nicht. Es ist nicht allein die Fähigkeit, Gewinn und Aktienkurs nach oben zu treiben. Eine gute Führungskraft in der Wirtschaft ist nur, wer nicht andere fragen muss, was anständig ist.

Das alte Bild des ehrbaren Kaufmanns, das für moderne Manager wie ein hoffnungslos naive Vorstellung ist und in Zeiten von internationalem Wettbewerb, weltweiten Facebook-Vergehen und internationalen Boni- und Gehaltsexzessen als ewig gestrig belächelt wird, ist

nicht falsch. Vielleicht sind die heimischen Mittelständler weltweit so erfolgreich als Rückgrat der deutschen Wirtschaft, weil bei ihnen das Bild des ehrbaren Kaufmanns, der seine Partner nicht übervorteilt, noch Gültigkeit besitzt.

„Ich habe die verdammte Pflicht und Schuldigkeit, nichts zu tun, was ich für moralisch anstößig halte“, sagte der frühere Daimler-Benz-Chef Edzard Reuter im vergangenen Jahr der *Süddeutschen Zeitung*. Das habe nichts mit Religion zu tun oder mit Gesetzen, sagt er, „sondern mit Verantwortung und gesundem Menschenverstand“.

Alfred Herrhausen, der von RAF-Terroristen 1989 getötete frühere Chef der Deutschen Bank, hat es nur Monate vor seinem Tod ähnlich ausgedrückt. Seine Bank, so sagte er, dürfe nicht einfach jedes gute Geschäft machen, sie habe auch eine Rolle in der Gesellschaft und müsse gesellschaftliche Verantwortung tragen. „Wir müssen eine Art von ethischer Verantwortung übernehmen“, sagte Herrhausen – und richtete sich damit an seine Kollegen in der Wirtschaft. Und: „Handlung muss durch Haltung begründet sein.“

Ein Schelm, der böses darüber denkt, dass beide Aussagen von Managern stammen, die in einer scheinbar ganz anderen Zeit aktive Verantwortung trugen.

**Ex-VW-Chef Müller verteidigte gereizt sein Zehn-Millionen-Gehalt MORALISCHE WERTE**

Die Manager entfernen sich von der Gesellschaft

**VERANTWORTUNG**

Gesetze zum Schutz von Kunden machen es nicht leichter

**ORIENTIERUNG**

Der eigene moralische Kompass ist entscheidend

**Ex-Daimler Chef Reuter wollte nichts tun, was moralisch anstößig ist**

**Wörter:** 1456

**Urheberinformation:** DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München

## LEITARTIKEL

# Es geht um mehr als Autos

Eigentlich sitzt da gerade auch ein Martin Walser in Untersuchungshaft, ein Rüdiger Safranski oder eine Juli Zeh. Rupert Stadler, der nun beurlaubte Vorstandsvorsitzende von Audi, war stets mehr als ein Produzent von Automobilen und mehr als ein Pfeiler der deutschen Volkswirtschaft: Er war Kopf einer kulturell und sozial prägenden Ästhetik und Identitätsmanufaktur. Darüber spricht niemand. Warum? Weil kaum einer in der Politik, aber auch nicht in den Wirtschaftsverbänden verstanden hat, welche Rolle die Autos hatten und haben. Ob sie sie künftig haben werden, ist offen.

Der Aufstieg von Audi zeigt exemplarisch die Gesellschaft formende und abbildende Funktion von Automobilen. Audi war eine blasse Marke mit schwachbrüstigen Spießermousinen, die von strebsamen Beamten mit Hut auf der Heckablage chauffiert wurden. Mit Ferdinand Piëch und dem Aufstiegsfuror der SPD-Kanzler der 70er-Jahre wurde daraus zuerst langsam, dann immer schneller die Avantgarde deutscher Ingenieurkunst. „Vorsprung durch Technik“ war nicht nur das Motto der Ingolstädter, sondern brachte eine Säule deutscher Identität auf den Punkt. Audi wurde ein grandioser Erfolg und stand als Marke für eine neue, frische Art von Etaliertheit und Erfolg, die ohne den (einstigen) Barock von Mercedes und ohne die münchenerische Sportlichkeit von BMW auskam.

Kurzum: Wer wir sind und warum, das hat auch Audi in den vergangenen Jahren geformt. Audi hat das Land mehr geprägt als mancher Intellektuelle oder Philosoph. Auch der Stil von Audi, das perfekte „form follows function“, hat Architektur, Kunst und Theater mitinfiziert. Die deutsche Techno-Bewegung hat das ganz bewusst zitiert: In den 90er-Jahren trugen Techno-DJs T-Shirts, auf denen „Vorsprung durch Technik“ prangte.

Jetzt sitzt der langjährige CEO von Audi in U-Haft, und eigentlich wackeln damit nicht nur die ökonomischen Wände unserer Republik, sondern auch die kulturellen. Der Audi-Fahrer ist in der Regel ehrgeizig und rebellionsfern. Er ist das Konzentrat aller Erfolgsgeschichten der modernen Berliner Republik. Jetzt lernt er, dass sein Statussymbol wenn nicht illegal, so doch zumindest ein wenig zwielichtig geworden ist. Das nagt am Selbstbewusstsein, wirft Fragen auf und unterminiert den Erfolgsweg, auf dem wir alle stehen. Die Autoindustrie hat damit etwas Schändliches getan.

Die Schadenfreude darüber verstärkt jene Erschütterung. Sie wird vornehmlich aus jenen Ecken orchestriert, die nur gewartet haben, der ungeliebten Autoindustrie eins mitzugeben. Zum „German Engineering“ als globalem Erfolgsgeheimnis gehörte spiegelbildlich stets ein rührender Romantizismus, der die Deutschen in vorindustrielle Naturnähe zurückräumt.

Auch bei den Autohassern und -skeptikern wird ja nicht nur der CO<sub>2</sub>-Produzent angegriffen, sondern ein Symbol für individuelle Mobilität und Beschleunigung. Der zeitgenössisch zügige Automobilist lernt jeden Tag auf der Straße den umerziehenden Autohasser kennen. Es sind nicht die Radfahrer, die in ihrem individuellen Fortkommen und der leistungsverliebten individuellen Beschleunigung den Autofahrern (zumindest den souveränen) ähnlich sind, sondern jene, die ein Auto haben, um es als Blockade-Instrument zu missbrauchen.

Sie hassen Autos, und man sieht es ihren Autos an. Schon die Wahl des Autos zeigt: Man hat keine Ah-

Wir werden Wohlstand und Sozialstaat künftig nicht mit Fahrradläden und U-Bahn-Werkstätten erwirtschaften. Deshalb sollten wir uns liebevoller mit den Nöten der Autoindustrie beschäftigen



ULF POSCHARDT



## Ein rührender Romantizismus träumt die Deutschen in vorindustrielle Zeiten zurück

nung – und so fährt es sich dann. Und wenn auf der Autobahn die Überholspur blockiert werden kann oder im städtischen Durcheinander eher telefoniert als gefahren wird, dann wird das auch so genutzt. Die Egalitären wollen im Verkehr nur eines: Alle sollen so lahm und verpennt sein wie sie selbst. Und damit auch so erfolglos. Der Stundenlohn berechnet ziemlich individuell, in welchem Ausmaß Zeit Geld ist.

Noch nie waren Autos so schnell, sicher und aufregend wie heute, aber genau dieser zügige Hedonismus, die Freude an Fortschritt und Geschwindigkeit steht gerade im Ganzen infrage. Und da ist die Krise der Automobilindustrie, die selbst verschuldete, ein Indiz für die drohende Niederlage all jener, die Entscheidung für eine Feigheit vor der Moderne halten. Mit Fahrradläden und U-Bahn-Werkstätten wird man die hohen Sozialtransfers und den feudalen Sozialstaat nicht finanzieren können. Deswegen sollten sich insbesondere die arroganten Etatisten links und rechts ein wenig liebevoller mit der Autoindustrie in Not beschäftigen.

Deutschland ist ein merkwürdiges, sehr individuelles Land. Unsere Reaktion auf Wohlstand und wirtschaftliches Glück ist eine Hingabe an die moralische Rendite dieser Situation. Je besser es den Deutschen geht, umso moralischer tönen sie. Zumindest die Bewohner des Elfenbeinturms, die am bequemsten von Vollbeschäftigung und Überschüssen profitieren. Moralisch betrachtet, ist jeder Autounfall und jedes Opfer des Straßenverkehrs ein Desaster – und so darf, kann und muss man das auch sehen. Die modernen Sicherheitssysteme werden den Verkehr noch viel sicherer machen. Und das ist gut so.

Nur: Die Idee, dass es eine Welt ohne Risiko gibt, ist ebenso eine Illusion wie der Glaube, dass Geschwindigkeit, Mut und Risiko eben auch Opfer kosten können. Im Auto wird der Preis der Industrialisierung, der Moderne, der Beschleunigung sichtbar. Für Autofreunde gibt es nichts Schöneres, als in einem eleganten, starken Sportwagen eine Passstraße hochzujagen oder aber in einer gemütlichen alten Ente durch die Tempo-30-Zone zu zuckeln. Für die Welt der Naturromantiker, bei denen Heimat aussieht wie in einem Jever-Werbespot oder einem Robert-Habeck-Werbefoto am Strand, sind Autos Störenfriede.

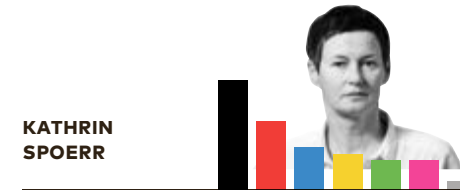
Die anstehende Mobilitätswende, die kommen muss, sollte beiden Fraktionen gerecht werden. Die Autohasser müssen aus dem Verkehr gezogen werden: Sie sollen in autonom fahrende Minibusse und mega-innovative Nahverkehrssysteme umsteigen, die zahlungsbereiten Freunde des Verbrennungsmotors sollen gerne bei der Einfahrt in die Städte zur Rushhour ordentlich zur Kasse gebeten werden. Die Smartphone-Software hat ein marktwirtschaftlich-ökologisches Road-Pricing längst möglich gemacht. Es könnte die absurden Staus schnell reduzieren. Amerikanische Unternehmen wie Uber wollen zum Amazon der Mobilität werden. Sie wollen vom Fahrrad bis zur S-Bahn alles anbieten.

Wollen die Deutschen bei dieser Entwicklung nicht wieder am Seitenrand stehen, brauchen sie als Volkswirtschaft, aber auch als Gesellschaft starke globale Player wie die deutsche Autoindustrie, um diesen Wandel selbst zu gestalten. Die Lebensqualität in Städten wie im ländlichen Raum wird entscheidend vom Gelingen der Verkehrswende abhängen. Es ist alles möglich: Dazu muss aber auch anerkannt werden, dass es bei Autos um mehr geht als um Mobilitätsgaranten.

ulf.poschardt@welt.de

## ES IST EINE GROKO

## Tag 102



KATHRIN SPOERR

Der hessische Ministerpräsident Volker Bouffier von der CDU hat kürzlich in einem Interview folgenden Satz gesagt: „Wenn ich jeden Tag erkläre, dass alles ganz furchtbar ist, dann sagen die Leute: Du hast die Sache offenbar nicht im Griff. Ob das dazu führt, dass sie mich wählen, wage ich zu bezweifeln.“

Der Satz erklärte mir große Teile des politischen Systems, die ich bisher nicht verstanden habe. Ich habe zum Beispiel nie verstanden, warum die Schulen in Deutschland marode sind und nicht repariert werden. Jetzt weiß ich es. Wenn ein Politiker sagen würde: „Die Schulen sind marode, die Klos stinken, der Putz bröckelt – es ist furchtbar“, dann würden die Leute denken, dass der Politiker die Schulen nicht im Griff hat. Sagt der Politiker aber: „Wir haben die Schulen total im Griff“, so wird er gewählt werden. Er wird alles lassen, wie es ist. Es wäre ja lächerlich, wenn er die Klos und den Putz, die er im Griff hat, reparieren lassen würde.

Der Verkehr, die Bundeswehr, die Steuern, die Bürokratie in Deutschland mögen in furchtbarem Zustand sein. Aber plötzlich ergibt alles Sinn.

## KOMMENTAR

## Bildung in Zeiten der Migration



ANSGAR GRAW

Bildung ist teuer. Noch teurer aber ist bekanntlich keine Bildung. Der am Freitag in Berlin vorgestellte Bericht zur „Bildung in Deutschland 2018“ belegt diese Weisheit einmal mehr. Die Zusammenfassung: Wer gut ausgebildet ist, verdient besser, lebt gesünder und revanchiert sich bei der Gesellschaft mit höheren Steuer- und Sozialabgaben. Aber das ist kein Selbstläufer. 2016 nahm der Anteil der Schulabgänger ohne mindestens Hauptschulabschluss erstmals wieder leicht zu (von 5,8 auf 6 Prozent). Dafür sorgten vor allem ausländische Jugendliche. Sie stellen einen Großteil jener zehn Prozent der Neutklässler, die laut dem Bericht den Mindeststandard im Leseverstehen verfehlen.

Dass sie äußerst schwer zu integrieren sein werden in einen Arbeitsmarkt, in dem der Anteil der rein körperlichen Arbeit rasant abnimmt, gehört zu einer ehrlichen Debatte. Länder und Kommunen „stehen vor enormen finanziellen Herausforderungen“, heißt es im

Dass ich in Berlin Monate warten muss, ehe ich beim Bürgeramt einen Termin für die Beantragung eines neuen Personalausweises, einer Meldebesccheinigung oder ähnlich exotischer Dinge bekomme, ist logisch. Logisch ist es auch, dass ich Stunden warten muss, wenn ich den Termin beim Bürgeramt endlich habe. Es wäre verrückt, wenn ein Politiker sagen würde, dass der Zustand der Berliner Verwaltung furchtbar ist. Denn richtig ist, dass Berlin eine Stadt ist, die sich im Griff hat.

Nun zu Horst Seehofer. Der posaunt seit Wochen herum, dass Deutschland ein Flüchtlingsproblem hat und dass die Koalition in Berlin an der Lösung des Problems scheitert. Damit sagt er aber gar nicht, dass Deutschland ein Flüchtlingsproblem hat.

In Wahrheit gibt er mit seinem Genörgel nur zu, dass er seinen Laden nicht im Griff hat, und dank Volker Bouffier habe auch ich es nun verstanden. Bouffier erklärte Seehofer, wie gut er Hessen im Griff hat. In Hessen klappt alles, von der Schulpolitik bis zur Organisation des BAMF.

Aus dieser Logik folgt: Weil Bouffier seinen Laden im Griff hat, wird seine Partei im Oktober wiedergewählt werden. Weil Seehofer seinen Laden nicht im Griff hat, wird seine Partei im Oktober in Bayern scheitern. Seehofer sollte darum endlich aufhören, von Problemen zu reden, und stattdessen bei Volker Bouffier in die Lehre gehen.

Bericht. Die Ausgaben im Bildungsbereich würden „aufgrund der demografischen Entwicklung aller Voraussicht nach weiter steigen“.

Das lädt ein zu der routinierten Forderung, Deutschland müsse seine Bildungsetats halt drastisch steigern. Doch das ist wohlfeil. Denn nicht zuletzt wegen der Zuwanderung steigen die Kosten auch in anderen Bereichen, von Gesundheit über Hartz IV bis zum sozialen Wohnungsbau und der inneren Sicherheit. Hinzu kommt wachsender Finanzbedarf für Verteidigung oder Digitalisierung und die Renten-geschenke der großen Koalition.

Der billige Ruf nach üppigeren Etats kann die sich vergrößernde Kluft zwischen Gewinnern und Verlierern im Bildungssystem also nicht überbrücken. Zumal auch unter den vermeintlichen Gewinnern, also einheimischen und hier aufgewachsenen Kindern, viele unter ihren Möglichkeiten bleiben, weil in zunehmend diversen Klassen der Unterricht schleppender wird. Darum ist eine stärkere Steuerung und wirksame Begrenzung der Zuwanderung eine wichtige Voraussetzung, um das Wissen als entscheidende Ressource der deutschen Volkswirtschaft zu sichern.

ansgar.graw@welt.de

## LESERBRIEFE

### Angela Merkel im Ausland

Zu: „Die Kanzlerin als Lebensberaterin“ vom 22. Juni

In Ihrem Bericht wird Merkel u. a. als Lebensberaterin bezeichnet – da kann man ja nur lachen, bei einer Figur, die halb/ganz Europa in die unbewältigte Problematik der Flüchtlingskrise gestürzt hat und nun nach vergeblichen drei Jahren eine europäische Lösung sucht, wobei Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn gar nicht erst eingeladen werden. Angela Merkel ist deshalb u. a. in Jordanien ein gern gesehener Gast, da sie weitere 100 Millionen, neben den in diesem Jahr bereits bewilligten 348 Millionen, an Unterstützung zugesagt hat; Geld spielt ja im Zu-

sammenhang mit Flüchtlingen keine Rolle mehr. Der Satz als ausgewiesene „Ausländerkanzlerin“: Auch die eigene Bevölkerung hätte Wünsche und Sorgen, ist eine Farce.

PETER SCHÄFER, MÜLHEIM A. D. RUHR

### Reich und arm

Zu: „Es gibt keinen Grund für den lebensgefährlichen Weg nach Europa“ vom 20. Juni

Entwicklungshilfe funktioniert nicht, indem das reiche Land dem armen Land Geld gibt, sondern indem das arme Land dem reichen Land Geld gibt. Klingt komisch, ist aber so. Wenn das reiche Land dem armen Land Geld gibt, kauft das arme Land von diesem Geld Waren im reichen Land. Die In-



Ihre Post an: DIE WELT, Brieffach 2410, 10888 Berlin, Fax: (030) 2591-71606, E-Mail: forum@welt.de

Leserbriefe geben die Meinung unserer Leser wieder, nicht die der Redaktion. Wir freuen uns über jede Zuschrift, müssen uns aber das Recht der Kürzung vorbehalten. Aufgrund der sehr großen Zahl von Leserbriefen, die bei uns eingehen, sind wir leider nicht in der Lage, jede einzelne Zuschrift zu beantworten.

dustrie des reichen Landes wird dadurch gestärkt und die des armen Landes geschwächt, weil keiner die Waren des armen Landes kauft. Nimmt aber das reiche Land das Geld vom armen Land und kauft im armen Land von diesem Geld für sich Güter, dann wird die Industrie des armen Landes gestärkt.

MANUEL HINZEN, PER E-MAIL

### Nehmt euch Zeit!

Zu: „Was Schüler krank macht“ vom 16. Juni

Professorin Katharina Rathmann und die angeschlossenen Forschergruppe haben in einer Studie zum Thema „Klassenklima, schulisches Wohlbefinden und Gesundheit“, „Erstaunliches“ herausgefunden und tolle Schlüsse

gezogen. Ich stelle zunächst einmal fest, dass alle diese Studien gut bezahlt sind und die Daseinsberechtigung der Forscher zumindest teilweise belegen. Andererseits zeigt sich mir bei den Studien, so auch hier immer wieder, dass die Forscher offensichtlich seit ihrer eigenen Schulzeit keine Schule mehr von innen gesehen haben können. Offensichtlich setzt man auf Fragebögen. Zu der Bewertung der Antworten auf solchen Fragebögen durch Schüler hat man als Lehrerin seine Erfahrungen. Aus meiner Erfahrung kann ich zu einigen aufgestellten Thesen Folgendes sagen:

1. Viele Schüler reden sich damit heraus, etwas nicht zu können, nicht verstanden zu haben oder nicht nachvollziehen zu können, weil das die bequemste und nicht nachweisbare Art ist, geforderte Leistungen (z. B. Haus-

aufgaben) nicht anzufertigen. Eltern wird so das schlechte Abschneiden in Klassenarbeiten erklärt. Grund ist oft fehlende oder ungenügende Übung. 2. Fehltag kommen oft dadurch zustande, dass man einem Leistungsnachweis ausweicht und, damit es nicht auffällt, am Tag davor und am folgenden Tag auch noch krank ist. Eltern sind oft sehr beschäftigt und wenig kritisch. Geringere Fehltag an Gymnasien darauf zurückzuführen zu wollen, dass das Klassenklima besser ist, ist vermessend. Die Schüler können es sich einfach aufgrund der Stoffdichte nicht leisten, lange zu fehlen. 3. Die Lehre für die Eltern muss meiner Meinung nach eine ganz einfache sein: Nehmt euch Zeit für eure Kinder, schiebt nicht alles auf die Schule und die Lehrer, redet mit ihnen.

RIA SPEICHER, PER E-MAIL



WELT kooperiert mit „El País“ (Spanien), „La Repubblica“ (Italien), „Le Figaro“ (Frankreich), „Le Soir“ (Belgien), „Tages-Anzeiger“ und „Tribune de Genève“ (beide Schweiz) Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Seite 1: Christian Gaertner Deutschland: Marcus Heithecker Ausland: Klaus Geiger Forum: An-

dreia Seibel Wirtschaft/Finanzen: Nando Sommerfeld Immobilien: Michael Fabricius Sport: Stefan Frommann Wissen: Dr. Pia Heinemann Feuilleton/Kunstmarkt: Andreas Rosenfelder Reise: Kira Hanser Literarische Welt: Dr. Mara Delius Stil: Inga Griese Motor: Heiko Zwirner Panorama: Falk Schneider Alle: c/o Axel Springer SE, 10888 Berlin. Hamburg: Claudia Sewig, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg

Anzeigen: Kai-G. Ehrenschneider-Brinkmann, Axel Springer SE, 10888 Berlin Axel Springer SE vertreten durch den Vorstand Dr. Matthias Döpfer (Vorsitzender), Jan Bayer, Dr. Stephanie Caspar, Dr. Julian Deutz, Dr. Andreas Wiele Geschäftsführer Print: Christian Nienhaus Verlagsleiter Print: Petra Kalb, Stv. Heiko Rudat Anzeigen: Kai-G. Ehrenschneider-Brinkmann WELT Editorial: Kai-G. Mat-

thias Leonhard Verlag und Druck: Axel Springer SE Vertrieb: Sales Impact GmbH & Co. KG; alle 10888 Berlin, Axel-Springer-Str. 65. Tel: 030 / 259 10. DIE WELT wird als Zeitung und digital vertrieben. Alle Rechte vorbehalten. Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.welt.de/datenschutz. Sie können diese auch schriftlich unter Axel Springer SE, Datenschutz, Axel Springer Straße 65, 10969 Berlin an-

fordern. Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektr. Pressespiegel erhalten Sie über PMG Presse-Monitor GmbH, www.presse-monitor.de, E-Mail: info@presse-monitor.de. Für Syndication-Rechte wenden Sie sich an nachdruck@welt.de. Abonnement-Preis in Deutschland monatlich 54,90 Euro; das Kombi-Abonnement mit der WELT AM SONNTAG monatlich 56,90 Euro; Versandzusatzkosten im Ausland:

Europa 19,40 Euro weltweit 83,70 Euro. Das Abonnement kann zum Monatsende beendet werden, Abbestellungen müssen dem Verlag schriftlich sieben Tage vor Monatsende vorliegen. Kundenservice: Tel. 0800 / 935 85 37. E-Mail: kundenservice@welt.de ISSN 0173-8437. DIE WELT, USPS No. 0603-590. Es gilt die WELT-Preisliste Nr. 96, gültig ab 1.1.2018, sowie die Preisliste Märkte, Ergänzung zur WELT-Preisliste Nr.

96, gültig ab 1.1.2018. E-Mail: anzeigen@welt.de. Fax: 030 / 58 58 91. Amtliches Publikationsorgan aller deutschen Wertpapierbörsen. Keine Gewähr für unveröffentlichte Kursnotierungen. Für unverlangt eingesandtes Material keine Gewähr. Sie erreichen die Redaktion unter: DIE WELT, Brieffach 2410, 10888 Berlin Telefon: 030/25 910 Fax: 030 / 25 91 71 606 E-Mail: redaktion@welt.de

**Autor:** ANGELIKA SLAVIK/ MAX HÄGLER  
**Seite:** 27  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Ausgabe:** Hauptausgabe

**Gattung:** Tageszeitung  
**Auflage:** 162.627 (gedruckt) 155.132 (verkauft)  
 159.063 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,547 (in Mio.)

## „Ich bin kein Anarchist“

Niedersachsens Ministerpräsident Weil über die Festnahme des Audi-Chefs, Diesel und Fahrverbote

### INTERVIEW: MAX HÄGLER UND ANGELIKA SLAVIK

Dem Ministerpräsidenten von Niedersachsen ist der Humor noch nicht vergangen, trotz Dieselskandal. In seinem Dienstzimmer in Hannover hat Stephan Weil (59) Teppichflecken ausgelegt, irgendwas gedecktes, aber nicht zu teures soll es werden. Die Niedersachsen seien ja „ärmlich, aber reinlich“. Wobei das auch wegen VW eher ein Scherz ist: Niedersachsen hält lukrative 20 Prozent der Aktien und hat ein Veto-Recht. In diesen Tagen hat der SPD-Politiker als VW-Aufsichtsrat über das Schicksal der Konzerntochter Audi mitentschieden.

### SZ: Herr Ministerpräsident, eine Milliardenstrafe und Audi-Chef Rupert Stadler in Haft – jetzt mal ehrlich: Wie sehr nervt Sie Volkswagen eigentlich?

Stephan Weil: Wenn ich jetzt behaupten würde, es nervt mich nicht, wäre das ungläubwürdig. Hinter uns liegen wieder einmal intensive Tage, keine Frage. **VW ist seit fast drei Jahren im Krisenmodus. Haben Sie noch Zeit zum Regieren?**

Natürlich. Die Lage ist zwar zwischendurch immer wieder einmal misslich, aber man kann sie keineswegs mit dem Herbst 2015, dem Beginn der Dieselskrisis, vergleichen. An manchen Tagen habe ich damals 80, 90 Prozent meiner Zeit für Volkswagen aufwenden müssen. Das ist heute völlig anders, wir befinden uns in der Phase der Aufarbeitung insbesondere durch die staatliche Justiz. Das ist manchmal schmerzhaft, wie die Festnahme von Herrn Stadler. Wir haben aber im Aufsichtsrat sichergestellt, dass das Unternehmen handlungsfähig bleibt.

### Stadler ist vorübergehend beurlaubt. Warum wurde er nicht gleich entlassen?

Wir haben es mit einem Sachverhalt zu tun, bei dem viele Fragen noch offen sind. Da ist es ein Gebot der Fairness,

die Aufklärung erst mal abzuwarten. So würde man auch bei jedem normalen Arbeitnehmer vorgehen.

### Er ist aber kein normaler Arbeitnehmer, er ist ein Vorstandschef im Knast.

Auch für ihn gilt die Unschuldsvermutung.

### Ist es überhaupt denkbar, dass er auf seinen Posten zurückkommt und weitermacht, als wäre nichts gewesen?

Das kann ich nicht vorhersagen und will auch nicht spekulieren.

### Es ist bekannt, dass Sie ein großer Freund von Regeln sind.

Das stimmt. Ich bin Jurist, und nicht nur deshalb halte ich Regeln für essenziell. Sie lenken unser Zusammenleben in die richtigen Bahnen. Deshalb muss jedes Verhalten im Rechtsrahmen bleiben. Ich bin kein Anarchist und auch kein Hedonist.

### VW hat die Regeln gebrochen wie kaum ein anderes Unternehmen. Jetzt zahlt der Konzern eine Milliarde Euro Strafe. Ist das genug?

Es handelt sich um eine Geldbuße im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens, viele andere Straf- und Zivilverfahren laufen noch. Die Staatsanwaltschaft hat die Höhe der Geldbuße sorgfältig abgewogen und in dem Beschluss erläutert.

### Bei vielen Menschen entsteht der Eindruck, VW kaufe sich frei.

Ein solcher Eindruck wäre schlicht falsch. Das war nur der Abschluss eines von vielen Verfahren. Die Mühlen des Rechtsstaats mahlen langsam, das räume ich ein. Deshalb haben manche Menschen vielleicht den Eindruck, es bewege sich kaum etwas. Aber die Mühlen mahlen gründlich, davon ist nicht nur der Jurist in mir überzeugt. Volkswagen hat gravierende Fehler gemacht und muss sich der Situation stellen.

### Ein Verfahren betrifft Ex-Chef Martin Winterkorn, der zudem in den

### USA bereits angeklagt ist. Muss VW Schadenersatz von ihm verlangen?

Schadenersatzansprüche gegen ehemalige Vorstandsmitglieder werden sehr ernsthaft geprüft – das ist nicht nur so dahingesagt. Wenn wir das Ergebnis der Ermittlungen kennen, wird es Entscheidungen geben. Es handelt sich um komplexe Sachverhalte und ich finde es gut und richtig, dass sie derzeit von der Justiz aufgeklärt werden und nicht nur mit den begrenzten Mitteln einer konzerninternen Untersuchung.

### Was halten Sie menschlich davon? Sie haben lange mit ihm zusammengearbeitet.

Es gibt Regeln, und die gelten für alle. **Der neue VW-Chef Herbert Diess inszeniert sich nun in Abgrenzung zu den früheren Mächtigen als Mann der neuen Stunde, als Aufklärer. Zu Recht?**

Er treibt die Aufarbeitung voran, wie auch alle anderen Themen auf seiner Agenda. Er macht das mit Verve und mit einer sehr klaren Sprache. Aber auch sein Vorgänger Matthias Müller hat die Aufklärung entschieden vorangetrieben. Ich sehe da keine Zäsur. Diess knüpft an bereits geleistete Arbeit an, er ist dabei aber vielleicht sichtbarer, weil er offensiver nach außen kommuniziert. **Sie sagen, die Aufklärung laufe. Wie passt denn dazu die Verfassungsklage, mit der sich VW gegen die Beschlagnahme unternehmensinterner Recherchen wehrt?**

VW muss sich an die rechtlichen Vorgaben halten, das heißt aber umgekehrt, dass VW seine eigenen Rechte nutzen kann. Und dazu gehört gegebenenfalls auch eine verfassungsrechtliche Überprüfung.

### Sie sind Ministerpräsident und Aufsichtsrat bei VW. Wessen Interessen vertreten Sie, wenn es hart auf hart kommt?

Ich bin als Ministerpräsident dem Gemeinwohl verpflichtet. Volkswagen

ist für das Land Niedersachsen von größter Bedeutung und die Interessen sind im wohlverstandenen Sinne – in aller Regel – deckungsgleich.

**Aber ein Aufsichtsrat ist dem Unternehmenswohl verpflichtet.**

Und das Unternehmenswohl muss sich im Rahmen des Gemeinwohls bewegen. Auch das kann man aus Dieselgate lernen.

**Deutsche VW-Kunden sind enttäuscht, weil sie im Unterschied zu amerikanischen keine Entschädigungen bekommen. Können Sie den Ärger verstehen?**

Geben Sie mir Zeit für zwei Gedanken. Erstens: Stickoxid-Grenzwerte sind in den USA weit strenger als in Europa. Der zweite wesentliche Unterschied: In den USA mussten die Autos durch teure Anreizprogramme vom Markt genommen werden. In Europa sind die Grenzwerte niedriger – und die allermeisten Fahrzeuge erfüllten die Zulassungsbedingungen. Zudem können wir in Europa Halter zum Aufspielen einer neuen Software verpflichten, das geht in den USA nicht. Diese Unterschiede erklären das Vorgehen hüben und drüben.

**Aber die Besitzer bekommen weniger Geld, wenn sie ihr Auto verkaufen.**

Das stimmt, aber erst seit der Diskussion über großflächige Fahrverbote. Gelingt es uns, die Innenstädte offen zu halten, werden die Restwerte wieder steigen.

**Was halten Sie von Fahrverboten?**

Ich bin dagegen. Wir müssen eine Lösung finden, die allen berechtigten Interessen Rechnung trägt und realistisch ist. Bei Stickoxiden in den Städten heißt das: Wir müssen die Werte herunterkriegen, ohne dass es zu unzumutbaren Härten kommt für Menschen, die sich nun wirklich nichts vorzuwer-

fen haben. Und die Autofahrer haben sich nichts vorzuwerfen. Deshalb müssen wir Fahrverbote vermeiden und zugleich die Luft in den Städten verbessern.

**Wie soll das gehen?**

Die Kommunen haben sehr unterschiedliche Lösungsansätze, von denen viele effektiv sind. Wir müssen es für sie leichter machen, diese Pläne umzusetzen. So muss beispielsweise ihr Eigenanteil entfallen, wenn sie Geld aus dem Mobilitätsfonds des Bundes nutzen. Wir müssen außerdem die Erneuerung der Dieselflotte mit Prämien beschleunigen. Und ich erwarte, dass alle Automobilunternehmen ihre Motorensteuerung verbessern, nicht nur die deutschen.

**Fahrverbote würden aber sofort wirken.**

Das Bundesverwaltungsgericht sagt: Dieses schärfste Schwert dürft ihr nur verwenden, wenn alles andere nicht funktioniert. Soweit sind wir in Niedersachsen bei weitem noch nicht.

**Bayern hat Fahrverbote ausgeschlossen. Das machen Sie nicht?**

In Niedersachsen gilt die Gewaltenteilung. Wir würden uns selbstverständlich nicht über Gerichtsentscheidungen hinwegsetzen. Aber wir versuchen alles, um Fahrverbote zu vermeiden.

**Da könnten jetzt Kritiker sagen: Sie kommen der Autoindustrie entgegen.**

Mich interessieren viel mehr die Fahrzeug-Besitzer. Es handelt sich auch um eine Frage des Vertrauens gegenüber dem Staat.

**In Hamburg aber gibt es nun erste Fahrverbote, Stuttgart oder München denken auch darüber nach.**

Es gibt Faktoren, die eine generelle Lösung schwierig machen. In Hamburg und Düsseldorf spielt die Schifffahrt eine große Rolle, in München soll es der Föhn sein, in Stuttgart die Kessellage.

Ich weiß nicht, wie man mit den drei, vier oder fünf Städten umgehen wird, bei denen man auch in einigen Jahren die Werte noch nicht unter die vorgeschriebene Grenze bringt. Aber wir sollten doch jetzt einmal alle Möglichkeiten nutzen, es zu versuchen.

**Aber Sie würden heute niemandem raten, einen VW-Diesel zu kaufen, oder?**

Ich gebe gar keine Empfehlungen, aber ich hätte keine Bedenken, moderne Dieselautos zu kaufen. Wir können kein Interesse haben, dass alle Autobesitzer aus dem Diesel flüchten. Die CO-Gesetzgebung wird strenger und Diesel stoßen bis zu 15 Prozent weniger CO aus als Benziner.

**Und ein Elektroauto?**

Das letzte Mal habe ich als Kunde vor etwa drei Jahren vor einem Elektroauto gestanden, aber das war mir zu teuer. Für meinen nächsten Autokauf kann ich mir gut vorstellen, ein Elektroauto zu kaufen. Die Preise werden immer günstiger.

**Aber Elektromobilität in den Städten, ist das nicht Chaos mit Ansage?**

Ich habe eine eigene Garage, für mich wäre das Aufladen kein Problem. Aber wäre ich Mieter in einem Mietshaus, hätte ich ein Problem. Noch haben wir nicht die Lösung für das rasche Aufladen einer großen Zahl von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum und auf einer längeren Wegstrecke.

**Also wieder was, was nervt?**

Nein, wir müssen nur kluge Lösungen finden. Ich habe keinen Zweifel, dass es die geben wird und etwa E-Tankstellen der Zukunft ähnlich effektiv funktionieren werden wie Tankstellen, die wir heute kennen. Und bis dann sind übrigens auch die Dieselmotoren weitgehend emissionsfrei.

**Abbildung:**

Stephan Weil, 59, ist Ministerpräsident in Hannover und Aufsichtsrat bei Volkswagen. Foto: dpa

**Wörter:**

1417

**Urheberinformation:**

DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München