

## Ein tolles Stück Deutschland

Für die deutsche Politik war VW stets etwas Besonderes, nicht nur Kanzler gerierten sich gerne als Autofreunde. Eine Geschichte von Nähe und Abhängigkeit.

24.09.2015

Es ist, muss ich wirklich sagen, ein bewegendes Ereignis, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in so großer Zahl versammelt zu sehen“, hat Angela Merkel gerufen. Musik gab es vom werkseigenen Blasorchester. Alte Filmmelodien, hielt ein Zuhörer fest, seien gespielt worden beim Einzug der Bundeskanzlerin zur wahrscheinlich größten Versammlung, vor der sie jemals gesprochen hat. Gut 20.000 Menschen. Im Stammwerk von Deutschlands größtem Unternehmen. Wolfsburg. **Volkswagen**. Das Jahr 2008. Betriebsversammlung, damals angeblich die 205. Die Leute waren begeistert.

„Ich habe mir schon manche Fertigung angeschaut. Außerdem bin ich sozusagen als Golf-Fahrerin seit der Deutschen Einheit durchaus neugierig darauf gewesen, das neueste Modell schon einmal kurz in Augenschein zu nehmen.“ Beifall. Eine Versammlung sondergleichen, auch weil die Leute wussten, Merkel sei auf ihrer Seite. „Die Bundesregierung steht zu VW“ rief sie. „VW ist ein tolles Stück Deutschland.“ Fortan hatte Merkel die Rolle ihres Vorgängers übernommen. Als „Autokanzler“ hatte sich **Gerhard Schröder** stets präsentiert. Merkels Rede hatte – in Kurzfassung – den Inhalt: „Ich auch.“ Und Autokanzler hieß für die beiden stets auch: „VW-Kanzler.“

Damals in Wolfsburg ging es um viel. Die Europäische Kommission machte sich daran, die besonderen Vorzüge des VW-Gesetzes zu kippen. Merkel versprach Widerstand. „Und diese Haltung werden wir auch vor der Europäischen Kommission mit aller Kraft und mit aller Klarheit vertreten.“ Beifall. Es ging noch um Schlimmeres. Die Übernahme durch Porsche. Baden-Württemberg statt und gegen Niedersachsen, über welche Frage sich sogar die CDU-Ministerpräsidenten-Freunde Christian Wulff (Niedersachsen) und Günther Oettinger (Baden-Württemberg) in die Haare bekommen hatten. Merkel bezog Position.

Sie hob sich das Beste für den Schluss ihrer Rede auf – eine Verballhornung baden-württembergischer Eigenwerbung inklusive. „Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ich kann mich in die internen Diskussionen von Volkswagen nicht einmischen und will das auch nicht tun.“ Doch sie tat nur so. „Ich könnte – bitte ohne, dass anwesende Baden-Württemberger beleidigt sind – nur noch hinzufügen: Die Baden-Württemberger können alles außer Hochdeutsch; Sie hier können auch alles und noch Hochdeutsch dazu. Deshalb bin ich besonders gern heute hier in Wolfsburg.“ Merkel, die VW-Freundin. **Martin Winterkorn**, der Vorstandsvorsitzende, saß in der ersten Reihe. Er war zufrieden.

## VW war für die deutsche Politik immer besonders

Merkel war gut ein Jahr im Amt der Bundeskanzlerin, als Winterkorn an die Spitze des Volkswagen AG kam. So gesehen ist er das, was Heinrich Nordhoff für Konrad Adenauer war, die beiden alten Herren aus den Zeiten des Wiederaufbaus. Adenauer für die Bundesrepublik. Nordhoff für **VW** - Erfinder der „Volksaktie“, die damals erstmals den deutschen Arbeitnehmer zum Aktienbesitzer machen sollte. Oder Carl Hahn für Helmut Kohl.

Oder Ferdinand Piech für Gerhard Schröder. Kenner Schröders erinnern sich sogar, der Niedersachse habe damals, 1993, als er noch Ministerpräsident in Niedersachsen war und als solcher im Aufsichtsrat des Unternehmens saß, gegen einen Konkurrenten um die Führungsaufgabe im Konzern durchgesetzt.

Immer ist es für die deutsche Politik so gewesen: VW ist etwas Besonderes. Also haben der VW-Chef und der Kanzler eine besondere Beziehung. Piech schätzte Schröder. Und umgekehrt. Über Merkel und Winterkorn wird das auch berichtet. Häufige Kontakte. Enges Vertrauen. Häufige Kontakte. Merkel sei sich sicher, glauben die Lobbyisten in Berlin zu wissen, dass Winterkorn das Vertrauen nicht missbrauche. So wie es andere „CEOs“ deutscher Großunternehmen getan hätten. Es fügte sich, dass Merkel nicht die erste Bundeskanzlerin war, die auf einer Betriebsversammlung in Wolfsburg auftauchte. Die vierte ist sie gewesen – nach **Konrad Adenauer**, Helmut Schmidt und Gerhard Schröder.

Dass der „Gesamtbetriebsrat“ des Konzerns meistens auf der Seite der Unternehmensspitze stand und der IG-Metall-Vorsitzende im Aufsichtsrat sitzt, hat für die Kanzler einen schönen Nebeneffekt. Den der Überparteilichkeit. Bis in die Personalpolitik des Unternehmens kann sich das auswirken. Lange Jahre war Hans-Christian Maaß „Leiter der Konzernrepräsentanz“ in Berlin. Eine ziemlich feine Adresse Unter den Linden. Maaß ist ein bekennendes CDU-Mitglied und ein Uralt-Freund von **Angela Merkel**. „Generalbevollmächtigter“ von VW und „Leiter des Bereichs Außen- und Regierungsbeziehungen“ ist Thomas Steg. Der ist ein Uralt-Vertrauter Gerhard Schröders und hat zudem ebenso gute Beziehungen zu Merkel. Die Kanzlerin schätzt den Sozialdemokraten Steg, seit dieser in der großen Koalition (2005 bis 2009) stellvertretender Regierungssprecher war.

## **Führender VW-Manager wurde Schröders Chefberater**

Und einen grundsätzlichen Effekt gibt es auch: Das Funktionieren der Sozialen Marktwirtschaft – das grundsätzliche Einvernehmen zwischen Kapital und Arbeit. „Die Geschichte der Sozialen Marktwirtschaft war immer eine Geschichte, bei der man um Spielregeln gerungen und gestritten hat“, hatte Merkel damals gerufen. Stets sei es um die Gestaltung des Marktes und seiner Spielregeln gegangen. „Das VW-Gesetz ist ein Element einer solchen Gestaltung des Marktes.“

Dass es stets nicht nur um politische Grundsätze, sondern realwirtschaftliche Interessen geht, hatte ihr Vorgänger deutlich gemacht. Seit Schröders Zeiten schafft die **Bundesregierung** nicht mehr nur die Dienstfahrzeuge von Mercedes und BMW an. Auch Audi ist mit von der Partie, die VW-Tochter aus Ingolstadt. Schon lange hat der Politiker aus Niedersachsen eine Affinität zu Bayern. Der Blick auf den Parkplatz der Regierungswagen erscheint als Beweis der Nachhaltigkeit solcher Entscheidungen.

Insofern war es auch nicht verwunderlich, dass ein führender VW-Manager zum Chefberater Schröders wurde. Bei dessen Arbeiten, die Sozialsysteme in Deutschland den Erfordernissen anzupassen. Gesetzespakete tragen seinen Namen. „Hartz IV“ stellte den Kern der schröderschen „Agenda-2010“-Politik dar. **Peter Hartz**, ein Sozialdemokrat aus dem Saarland und Vorstandsmitglied des Konzerns in Wolfsburg, sollte eine Kommission der Sozialdemokraten aus Niedersachsen leiten. Schröder kannte Hartz aus seiner eigenen Zeit im VW-Aufsichtsrat.

„Hartz hatte sich mit innovativen Arbeitszeitmodellen weit über den Konzern hinaus rasch einen guten Namen gemacht“, hielt Schröder einmal fest. „Peter Hartz strotzte vor Optimismus, als er die Ergebnisse des Kommissionsberichtes im Mai 2002 vortrug. Er wollte die ganze Gesellschaft dazu einladen, Arbeitslosigkeit zum Thema jedes einzelnen zu machen.“ Selten in der deutschen Politik hat ein Konzernmanager eine Regierungspolitik so geprägt, wie der VW-Mann Hartz.

## Niedersachsens Spitzenpolitiker gelten als VW-treu

Seit Schröders Kanzlerzeiten wird registriert, dass die Wolfsburger Autobauer in der Politik auch unter ihresgleichen eine Sonderrolle spielen. Bundestagsabgeordnete und Bundesminister aus Niedersachsen gelten als VW-treu. Sigmar Gabriel (SPD), der Wirtschaftsminister, und Ursula von der Leyen (CDU), die Verteidigungsministerin. Auch Gabriels Vorgänger, Philipp Rösler (FDP), stammte aus Niedersachsen. Ebenso der SPD-Fraktionsvorsitzende Thomas Oppermann, sein für Wirtschaftspolitik zuständiger Stellvertreter Hubertus Heil und Enak Ferlemann (CDU), der Parlamentarische Staatssekretär bei Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Manche Lobbyisten können sich wundern, weshalb der Konzern sich mit Bitten und Wünschen noch an die niedersächsische Landesregierung in Hannover wende; in Berlin habe er doch die besten Zugänge zu den höchsten Amtsträgern.

Dass die Bundesregierung bei europäischen Auto-Angelegenheiten auch über die VW-Töchter Einfluss zu nehmen versucht, gilt als verbürgt. Skoda und die Tschechische Republik. Seat und Spanien. Dass sogar die Bayerische Staatsregierung zum Konzern in Niedersachsen – und nicht bloß zu den Bayerischen Motorenwerken (BMW) in München – steht, findet auch seine Erklärung. Die VW-Tochter Audi hat ihren Sitz in Ingolstadt. Der Ministerpräsident und CSU-Vorsitzende Horst Seehofer wurde dort geboren und lebt dort. Feinsinnige Unterscheidungen gibt es. Einerseits: „BMW ist eine bayerische Automobilmarke.“ Andererseits: „Audi ist eine Automobilmarke in Bayern.“ Das Zentrum: Wolfsburg, eine Zugstunde von Berlin aus entfernt.

Entsprechend zurückhaltend waren seit dem Bekanntwerden des Abgas-Skandals die Reaktionen in Berlin. Keine Schuldzuweisungen seitens der Bundesregierung. Gleichwohl Sorgen. Mit Dobrindt besprach sich Merkel am Donnerstag auf der Regierungsbank des Bundestages. Nicht Merkel, sondern der Verkehrsminister hatte sich zu kümmern. „Ich finde es richtig, dass der Bundesverkehrsminister zusammen mit dem Kraftfahrzeugbundesamt auch hierzu die notwendigen Gespräche führt. Das ist der einzige Weg, um Transparenz zu bekommen“, hat Merkel jetzt gesagt. „Insofern sind an dieser Stelle aus meiner Sicht alle notwendigen Maßnahmen eingeleitet.“ Vorsichtshalber fügte sie ein „soweit ich das heute übersehen kann“ an.

Wie wichtig die Bundeskanzlerin das Thema nimmt, wie groß die Sorgen in Berlin sind, der Skandal um VW könnte sich zu einem Imageschaden für die ganze deutsche Exportindustrie auswachsen, zeigt sich auch daran, dass sie am Donnerstag auch mit Niedersachsens Ministerpräsident **Stephan Weil** (SPD) darüber gesprochen hat. Der Sozialdemokrat Weil ist schon qua Amt dazu verpflichtet, sich in der bislang größten Krise von Volkswagen als Krisenmanager zu bewähren. Niedersachsen ist mit 20 Prozent an dem Unternehmen beteiligt. Nicht nur das, jeder fünfte Beschäftigte des Konzerns lebt in dem Bundesland. VW ist mit 120.000 Mitarbeitern der mit Abstand größte Arbeitgeber. Dazu kommen unzählige Zulieferbetriebe, die sich in der Region angesiedelt haben. „Hustet VW, bekommt

Niedersachsen eine Grippe“, heißt es im Volksmund sogar. Weil ist also nicht nur als Anteilseigner von Volkswagen, er ist vor allem als Landesvater gefordert.

## **Stephan Weil zeigte sich früh beeindruckt von dem Skandal**

Der Skandal kam am Wochenende über Weil und sein Land. Er habe sich das gerade bei VW nicht vorstellen können, heißt es in Hannover. Entsprechend groß sei nicht nur sein Ärger, sondern auch die Enttäuschung. Gerade erst hatte er zugestimmt, dass Winterkorns Vertrag bis Ende 2018 verlängert wird. Am Freitag wollte Weil das im Aufsichtsrat offiziell absegnen. Stattdessen rutschte der Konzern mit dem Skandal um manipulierte Abgaswerte bei Dieselmotoren in die tiefste Krise seiner Geschichte. Die Aktienkurse brachen ein, die Dieselmotoren - in der deutsche Automobilkonzerne weltweit führend sind – geriet in Verruf. Und bei vielen VW-Arbeitern im Land wuchs auf einmal wieder die Sorge um die eigenen Arbeitsplätze.

Es war Weil anzusehen, wie schwer ihm der Gang gefallen sein muss. Am Mittwoch nach stundenlangen Beratungen des VW-Aufsichtsratspräsidiums vor einer Stellwand in einem schmucklosen Raum auf dem Werksgelände von VW in Wolfsburg musste er den Rücktritt von Winterkorn kommentieren. Schon am Vorabend war Weil nach Wolfsburg zu Beratungen gefahren. Einziges Thema: Wie kann VW aus der Krise kommen? Welche Rolle kann Winterkorn dabei noch spielen? Schon am Dienstag zeigte sich Weil beeindruckt davon, wie stark sich der Skandal ausweitete. Nicht nur Autos in Amerika, insgesamt elf Millionen Diesel-Fahrzeuge sind mit der Software ausgestattet, teilte VW mit, als Weil noch in Hannover gerade seine Kabinettsitzung leitete. 6,5 Milliarden Euro stellte VW zurück, um Kosten des Skandals aufzufangen. Diese Gewinnwarnung sei „außerordentlich unangenehm“, sagte Weil nach der Kabinettsitzung. Sollte Winterkorn nicht zurücktreten?, wurde er gefragt. Die Antwort zeigt, dass Weil zu diesem Zeitpunkt schon auf Distanz zu Winterkorn gegangen war: Er wolle den Beratungen nicht vorgreifen, sagte er nur.

Möglicherweise hatte er da schon erste Kontakte nach Berlin geknüpft? Das ist nicht bekannt. Dass der SPD-Politiker handeln musste, ergab sich aber nicht nur aus seiner Sorge um das eigene Land, sondern auch aus der Verantwortung für die gesamte deutsche Autobranche. Winterkorn trat dann zurück und Weil stand also in dem schmucklosen Raum in Wolfsburg und sagte: „Die Übernahme der Gesamtverantwortung durch den Vorstandsvorsitzenden gibt jetzt die Möglichkeit klar zu machen, wir werden solche Vorgänge nicht dulden.“

Auch wenn Weil und die anderen VW-Aufsichtsräte am Freitag einen Nachfolger für Winterkorn vorstellen werden – der Vorstandsvorsitzende von Porsche, Matthias Müller, soll es nach Informationen der Frankfurter Allgemeinen Zeitung werden –, die Zeiten als Krisenmanager sind noch lange nicht vorbei. Es geht darum, das verlorene Vertrauen der Kunden und der Investoren zurückzugewinnen. Als Politiker wusste Weil, dass jeder Skandal dieser Größenordnung nach einem prominenten Opfer verlangt, der Rücktritt als unvermeidlich war. Doch Winterkorns Rücktritt ist für ihn nur ein erster Schritt. „Das Vertrauen zurückzugewinnen, wird länger dauern.“

Die enge Verknüpfung von Politik und Unternehmen, wie sie sich in Niedersachsen bei VW zeigt, bestimmt nicht nur die Arbeit des Ministerpräsidenten Weil. All seinen Vorgängern ging es ähnlich. Weils christdemokratischer Amtsvorgänger David McAllister hat die Rolle

von VW in einem Interview vor einigen Jahren einmal so beschrieben: „Wir sind stolz darauf, dass Niedersachsen die Heimat des größten deutschen Unternehmens ist. VW beschäftigt hier in sechs Werken gut 100000 Menschen. Bis Ende 2016 investiert der Konzern allein in Niedersachsen 17,1 Milliarden Euro. Das sichert Arbeitsplätze. Und das soll auch so bleiben.“ Sein Nachfolger Stephan Weil, so viel ist sicher, würde es heute nicht grundlegend anders beschreiben.

Quelle: F.A.Z.