

VW-Markenchef: "Sehe keine Bedrohung für Stammebelegschaft"

Wolfsburg (dpa) Noch vor einer Woche wettete VW-Arbeitnehmerboss Osterloh gegen den Vorstand, der bei der Mitbestimmung „die Axt anlege“ und den Frieden im Unternehmen gefährde. Nun suchen Management und Betriebsrat den Schulterchluss. Und haben eine erste gute Nachricht im Gepäck.

Der Blick aus seinem Büro aufs Werksgelände ist noch neu für Herbert Diess. Erst seit Sommer ist der VW-Markenchef im Amt - und muss nun in einer Schlüsselposition die schwerste Krise des Konzerns meistern. Dabei hat der frühere BMW-Vorstand erst kürzlich erlebt, wie mächtig der VW-Betriebsrat ist, dessen Chef Bernd Osterloh den Vorstand abwatschte. Nun stellten sich Diess und Osterloh gemeinsam den Fragen der Deutschen Presse-Agentur.

Herr Diess, Herr Osterloh, vor zwei Monaten zur IAA war die Welt für Volkswagen noch in bester Ordnung. Inzwischen hat der Abgas-Skandal alles verändert. Wie ist die Stimmung im Konzern?

Herbert Diess: Die Situation ist schon angespannt. Es tut mir leid für die Mitarbeiter, denn es sind ja fleißige, engagierte, kompetente Menschen, die die Marke Volkswagen leben und sich stark mit unseren Autos identifizieren. Teilweise arbeiten sie hier Jahrzehnte - und für viele ist nun eine Welt zusammengebrochen. Das spürt man natürlich, gerade hier in Wolfsburg. Diese Menschen haben das nicht verdient.

Es hieß anfangs, es gehe nur um die „Fehler einiger Weniger“. Ist das noch haltbar, wo VW nunmehr auch CO2-Falschangaben einräumt?

Diess: Das ist ein zweites, extrem ärgerliches Thema, das wir selbst aufgedeckt haben. Ich sehe darin jedoch keinen systematischen Missstand im ganzen Unternehmen, denn es ist aus fachlicher Sicht ein eingrenzbares Thema. Aber vielleicht war die Logik dahinter ganz ähnlich: Wir hatten uns zu viel, vielleicht sogar Unmögliches, vorgenommen.

Kann ein Klima der Angst ein möglicher Auslöser gewesen sein?

Bernd Osterloh: Ein generelles Klima der Angst gibt es bei Volkswagen nicht. Ob das in dem spezifischen Fall mit Druck zu tun hatte und vielleicht auch mit Angst, die Wahrheit zu sagen, das müssen die Ermittlungen zeigen. Dass es kein generelles Klima der Angst gibt, das zeigt doch auch die hohe Beteiligung der Beschäftigten - Management wie Tarifmitarbeiter - an unserem Effizienzordner. Wir haben vor mehr als einem Jahr die Effizienzvorschläge an den Vorstand übermittelt - und unsere Kollegen haben sich danach in vielen Bereichen ganz offen am Aufruf von Unternehmen und Betriebsrat beteiligt, Vorschläge zu machen, wie wir besser werden können. Das reicht von der Produktentwicklung über das Thema Variantenvielfalt bis hin zur Frage der Komplexität. Angst war da nicht im Spiel. Und wir haben gut 600 000 Mitarbeiter im Konzern. Ich stimme Herrn Dr. Diess also zu, dass das alles nach wie vor sehr eingrenzbar ist.

Wenn keine Angstkultur der Ursprung ist, was denn dann?

Osterloh: Es gab offensichtlich schon Strukturen, die problematisch sind. Da müssen wir jetzt reingucken. Ich weiß nicht, ob es 10, 50 oder sogar 100 Menschen sind. Das kann heute keiner sagen. Aber auch wenn ich 100 von 600 000 nehme, bleibt es eine eingrenzbar Gruppe. Das soll keine Entschuldigung sein, aber es wäre auch nicht fair, die ganze Belegschaft - ob Führungskräfte oder unsere Kollegen - unter Generalverdacht zu stellen.

Haben Sie denn eine Hypothese für den Antrieb dieser wenigen?

Osterloh: Da haben vielleicht einige Leute gesagt: „Da zeigen wir jetzt einmal, was wir können.“ Oder: „Wenn wir es so nicht erreichen, dann halt anders.“ Aber das ist hypothetisch. Wir sind derzeit noch nicht so weit, dass wir sagen können, was da genau passiert ist und wer verantwortlich ist.

War es vorauseilender Gehorsam, der sich verselbstständigte?

Osterloh: Diese Spekulationen helfen nicht. Fakt ist: Hier sind Gesetze gebrochen worden. Leute, die so unterwegs sind, sind eine große Gefahr. Es geht jetzt darum, dass sich so etwas nie wiederholen kann. Das ist völlig inakzeptabel, weil so der ganze Konzern gefährdet werden kann.

Was wissen Sie denn über die Wurzel der CO2-Falschangaben?

Diess: Es ist bekannt, dass in der gesamten Industrie Fahrzeuge auf den Prüfzyklus hin optimiert werden. Es gibt aber eben auch Maßnahmen, die sicher nicht mehr in einem Graubereich sind. Und bei uns - darauf weisen erste Erkenntnisse hin - wurden ausgewählte Fahrzeuge auch mit solchen Maßnahmen optimiert. Und das war nicht in Ordnung.

Gibt es Indizien, dass in dem Skandal noch etwas hochkommt?

Diess: Nein, es gibt derzeit keine Hinweise darauf.

Welche Signale hören Sie aus dem Vertrieb?

Diess: Der deutsche Markt hält sich sehr gut: Wir haben Zuwächse, sogar in den Auftragseingängen. Aber es gibt auch Märkte - etwa in Südeuropa, Großbritannien oder in Märkten in Übersee - wo wir derzeit Rückgänge haben. Das ist ein Stück weit normal in der

derzeitigen Situation. Hier müssen wir uns noch stärker anstrengen. Wenn es uns gelingt, die Probleme in den kommenden Wochen zu lösen, werden die Signale sicher schnell wieder positiver.

In den USA steuern Sie schon aktiv gegen. Wann kommt das hier?

Diess: Eine Rabattoffensive machen wir weder in den USA noch in Deutschland. Das haben wir auch nicht nötig: Die Marke Volkswagen ist stark, unsere Autos sind gut, und viele Kunden kaufen bewusst unsere Diesel, die mit Euro 6 keine Nachbesserungen benötigen. Das Vertrauen in die Marke Volkswagen ist also immer noch da, das stimmt mich sehr zuversichtlich.

Osterloh: Wir reden auch immer nur vom Motor, nicht vom ganzen Auto.

Diess: Wir haben aktuell ein so starkes Produktportfolio wie schon lange nicht. Der nächste Tiguan steht in den Startlöchern. Wir sind also durchaus zuversichtlich.

Wird es auch hierzulande wie in den USA Gutscheine geben?

Diess: Der Vorstand hat bereits verabschiedet, dass es für jeden Markt ein individuelles Maßnahmenpaket geben wird. Über die Umrüstung der Fahrzeuge hinaus werden wir gemeinsam mit unserem Handel eine exzellente Kundenbetreuung bieten. Lassen Sie mich betonen, dass dem Kunden für die Umsetzung der erforderlichen technischen Maßnahmen keine Kosten entstehen.

Kann man da auch von Gutscheinen sprechen, die wie in den USA aus Bargeld und aus Produkten oder Leistungen vom Händler bestehen?

Diess: Es ist zu früh, über Details zu sprechen. Wir werden allen Kunden speziell zugeschnittene Lösungen anbieten, in die wir unseren Handel intensiv einbeziehen. Und über die Handelsorganisation werden wir das dann auch verlautbaren lassen. Die oberste Devise bei allen Maßnahmen ist und bleibt, das Vertrauen unserer Kunden zurückzugewinnen.

Osterloh: Schön wäre es doch auch, wenn wir für den Rückruf eine Software-Lösung finden, die den Verbrauch und die Akustik im gleichen Bereich hält, aber den Drehmomentverlauf sogar noch verbessert. Es könnte also passieren, dass bestimmte Motoren noch besser werden als zuvor. Ich kann da noch keine Versprechungen machen, aber in der Presse heißt es immer schon, die Betroffenen müssten mit Einbußen rechnen, etwa einem höheren Verbrauch. Aber das kann ja auch positiv laufen.

VW pflegt ein besonderes Gleichgewicht zwischen Jobsicherheit und Wirtschaftlichkeit. Steht diese Balance zur Debatte? Sie, Herr Osterloh, haben kürzlich gesagt, sie fürchteten um die Mitbestimmung?

Osterloh: Ich fürchte nicht um die Mitbestimmung. Aber in dieser Situation haben wir andere Probleme und keine Zeit, unsere Rechte mit einer Demo und roten Fahnen durchzusetzen. Sagen wir es mal so: Einige sind da noch in der Lernkurve. Das betrifft aber nicht nur Herrn Diess.

Diess: Ich schätze sehr an Herrn Osterloh, dass er unternehmerisch denkt. Er sagt zum Beispiel, dass man gute Produkte braucht, um die Beschäftigung nachhaltig zu sichern. Und auch beim Thema Produktivität sehe ich wenige Differenzen. Im Bezug auf die künftige Ausrichtung des Unternehmens, wie zum Beispiel im Hinblick auf die Elektromobilität und einen Kulturwandel, sehe ich viele Gemeinsamkeiten. Natürlich gibt es mitunter Reibereien beim Ringen um Details, das halte ich für völlig normal. Und manchmal sind wir beide vielleicht auch zu schnell, ohne uns vorher abzustimmen. Aber das bekommen wir gelöst.

Dabei geht es nicht nur um Einrichtungen oder neue Kantinen?

Diess: Nein. Wir sind zum Beispiel überkomplex in unserem Fahrzeugangebot. Das müssen wir ändern. Aber ich nehme die Arbeitnehmervertretung hier als sehr unternehmerisch wahr. Aber sie muss hier natürlich auch und vor allem die Interessen der Belegschaft vertreten, das akzeptiere ich.

Osterloh: Als es um die Einstellung von Herrn Dr. Diess ging, haben wir viel über Produktvielfalt und Komplexität geredet. Und wir haben damals gesagt: Wenn er wirklich so an seine künftige Aufgabe geht, dann ist das genau das, was wir bei VW brauchen. Schlanker, effizienter, produktiver - ohne dass es für den Einzelnen heißt, er muss noch mehr Aufgaben übernehmen. Ganz banal: Ich kann den Aufbau einer Produktionslinie so gestalten, dass Kollegen mehr am Auto arbeiten können, als dass sie Laufwege zurücklegen müssen.

Und warum haben Sie dann in der vergangenen Woche über die schlechte Zusammenarbeit mit dem Vorstand geklagt?

Osterloh: Wir sind davon überzeugt, in der aktuellen Lage braucht es Geschlossenheit. Und eine gute Kommunikation zwischen Vorstand und Betriebsrat. Wichtige Entscheidungen müssen wir als Vertreter der Volkswagen-Beschäftigten mittragen.

Es geht also mehr um den Umgang als um das Sparen selbst?

Osterloh: Der Umgang miteinander muss stimmen. Dann kann man über vieles sprechen. Und was gut für das Unternehmen und seine Menschen ist, das tragen wir mit.

Herr Diess, können Sie denn einen Jobabbau ausschließen?

Diess: Daran arbeiten wir mit ganzer Kraft. Wenn wir die Krise schnell bewältigen, wenn wir

die Autos schnell in Ordnung bringen, dann haben wir eine gute Chance, das Vertrauen der Kunden wieder zu stärken. Darauf kommt es an. Zudem haben wir eine gute Flexibilität zwischen den Werken. Ich glaube schon, dass wir die Stammebelegschaft halten können.

Gilt das auch für Leiharbeiter?

Diess: Bei der Übernahme von Leiharbeitern müssen wir sicher vorsichtig sein in der jetzigen Zeit, aber ich sehe keine Bedrohung für die Stammebelegschaft.

Sie hatten bereits angekündigt, Investitionen zu verschieben. Von einer Milliarde Euro im Jahr war die Rede. Kommt da noch mehr?

Diess: Ich glaube, das war eine sinnvolle Entscheidung. Wir waren in einigen Investitionsprogrammen schon etwas großzügig unterwegs. Da haben wir eingegriffen. Aber das Kernprogramm wollen wir natürlich halten und verteidigen. Wir wollen bis 2019 oder 2020 sogar mehr Elektrofahrzeuge ins Produktportfolio aufnehmen und weiter stark in die Digitalisierung investieren. Wir werden uns sicher nicht um die Zukunft sparen.

Können Sie denn noch andere konkrete Sparmaßnahmen nennen? Wird der neue Golf verzögert?

Diess: Auf keinen Fall. Der Golf ist unser Kernmodell, und wir werden mit dem neuen Golf 8 auch etwas sehr Richtungsweisendes auf die Beine stellen.

Wird er 2018 kommen?

Diess: Wann er kommt, darüber reden wir noch nicht. Aber klar ist: Unser Kernmodell werden wir weiter verbessern. Auch in der Detailqualität wollen wir sicher nicht zurückstecken.

Geht es denn tatsächlich um ganze Modelle, die gestrichen werden - zum Beispiel um den Eos und den Scirocco?

Diess: Der Eos wird, wie bereits gesagt, keinen Nachfolger haben. Volkswagen braucht aber emotionale Fahrzeugkonzepte. Wie die aussehen können, ob sie elektrisch oder konventionell angetrieben werden, da können wir vielleicht in einem Jahr mehr sagen.

Osterloh: Die Verringerung der Variantenvielfalt soll ja beim Kunden gar nicht spürbar sein. Das Auto muss noch besser werden, aber dabei können wir trotzdem sparen. Ich weiß nicht, ob wir x Motorvarianten brauchen, x Getriebevarianten, x Gelenkwellen. Wenn wir das reduzieren, dann spart das bares Geld. Genau das passiert gerade in der technischen

Entwicklung - und dahinter steht auch Herr Dr. Diess.

Sie hatten im ersten Schritt 6,7 Milliarden Euro zurückgelegt, jetzt haben Sie weitere Kosten von zwei Milliarden Euro für den CO2-Skandal angekündigt. Aber das reicht doch nicht aus, oder?

Diess: Die zwei Milliarden beschreiben in einer ersten Schätzung das wirtschaftliche Risiko durch die CO2-Thematik. Was den Diesel angeht: In den europäischen Märkten werden wir vielleicht doch die Fahrzeuge schneller mit Software nachrüsten können. Die Veränderungen können vielleicht geringer ausfallen als zunächst befürchtet. Aber es gibt natürlich auch Risiken. Etwa durch mögliche Strafzahlungen. Es ist momentan sehr schwer, das genauer abzuschätzen.

Im Frühling geht es wieder um den Bonus für die rund 120 000 Mitarbeiter im VW-Haustarifvertrag. Müssen die Einschnitte fürchten?

Diess: Die Verhandlungen dazu laufen. Klar ist: Das Unternehmen wird weniger verdienen, und die finanzielle Anspannung steigt beträchtlich. Da muss man natürlich reagieren. Wir können nicht so tun, als wäre nichts passiert.

Also es wird weniger Bonus geben?

Osterloh: Lassen Sie sich doch einfach überraschen. Wir kriegen da schon was hin. Aber ich kann heute schon sagen, dass der Bonus nicht auf dem Niveau des Vorjahres liegen kann. Darüber sind wir uns doch alle im Klaren. Wir schauen aber natürlich auch genau hin, wie der Vorstand mit den eigenen Bonuszahlungen umgeht.

Und was sehen und hören Sie da bereits?

Osterloh: Das überlasse ich zunächst dem Vorstand. Er muss das richtige Zeichen setzen. Wenn da nichts kommt, dann werden wir uns mit dem Vorstand darüber unterhalten.

Herr Diess, werden Sie hier ein Zeichen setzen und ankündigen: Der Vorstand verzichtet auf sämtliche Bonuszahlungen?

Diess: Das muss der Vorstand gemeinsam entscheiden.

Aber wären Sie persönlich denn bereit auf einen Verzicht?

Diess: Man muss über alles nachdenken. Der Bonus ergibt sich proportional zur wirtschaftlichen Leistung des Unternehmens und wir werden ein schlechtes Jahr haben im Vergleich zum Vorjahr.

Das Interview führten Heiko Lossie (dpa) und Felix Frieler (dpa-AFX)

Wolfsburg: VW-Markenchef: "Sehe keine Bedrohung für Stammebelegschaft" - Lesen Sie mehr auf:

<http://www.donaukurier.de/nachrichten/auto/VW-Markenchef-Sehe-keine-Bedrohung-fuer-Stammebelegschaft;art59,3145629#plx1442396078>