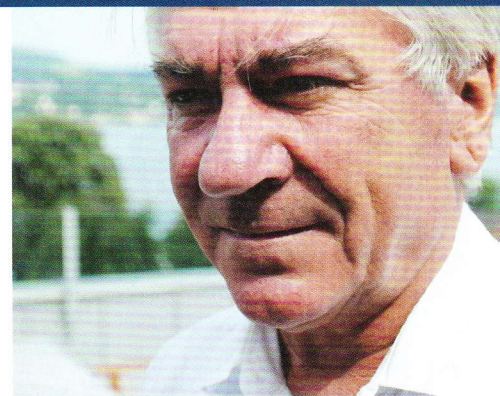


WICK ZUR STRASSENLAGE

Zur Sachlage Volkswagen



Volkswagen baut spätestens seit 1974, mit dem damaligen Golf I, exzellente Automobile, zuvor manövrierte man sich mit dem Käfer, für den das Marketing stets erheblich besser war als das Produkt, ziemlich in die Bredouille. Als dann Ferdinand Piëch 1993 das Konzernruder übernahm und Audi sowie Seat und Skoda zum Portfolio gehörten, konnte es nur noch aufwärtsgehen, zumal sein Vorgänger Carl F. Hahn in China einen wesentlichen Bodensatz legte und Piëch erkannte, dass man nicht nur gute, sondern auch ansehnliche Autos bauen muss. Das war für den Porsche-Enkel aber nicht genug. Kurz nach seinem Amtsantritt sagte er vor laufender Kamera mit leiser Stimme und mit Bezug auf die Japaner: «Es ist Krieg.» Und so hat er es gehalten: Kampf mit harten Bandagen, vor allem mit viel Druck auf die noch unabhängig gebliebenen Importeure, die deutschen Händler sowie auf seine wichtigsten Subalternen. Die Affäre López bleibt in Erinnerung. Auch viele andere Manager blieben auf der Strecke, so Bernd Pischetsrieder, der 2002 von Ferdinand Piëch den Posten des Vorstandsvorsitzenden über-

nahm, nachdem der Österreicher auf den Stuhl des Aufsichtsratsvorsitzenden gewechselt hatte. Pischetsrieder war während der Rolls-Royce-Übernahme Piëchs Widersacher bei BMW, das brachte ihm offensichtlich Piëchs Wertschätzung ein. Pischetsrieder verliess BMW 1999 und wechselte als Seat-Chef zum Volkswagen-Konzern. Nach dessen Sturz liess der 1937 in Wien geborene Piëch 2007 seinem Zögling und seinerzeitigen Nachfolger an der Spitze von Audi, Dr. rer. nat. Martin Winterkorn, die höchste Weihe als Führer des Konzerns zuteil werden. Und «Wiko», wie er liebe- oder ehrfurchtsvoll genannt worden ist, übernahm den Führungsstil seines Ziehvaters.

Gut möglich, dass Winterkorn nichts von den Softwaremanipulationen wusste, Hauptsache: Mission erfüllt. Mit verbalem – nicht mit geschriebenem – Druck treiben bestens bezahlte Manager ihre Mitarbeiter in den diversesten Sparten immer wieder zu «Höchstleistungen» an, ein Vergleich mit der UBS ist nicht abwegig. Insider wissen schon lange, dass in Wolfsburg und Ingolstadt nur nach oben streuende Autos in den Fuhrpark aufgenommen werden.

Als Resultat stehen die VW und Audi regelmässig an der Spitze bei den in Deutschland so beliebten Vergleichstests.

Die Position des Konzerns wurde immer stärker. Für die Schweiz gab «Wiko» 2012 das Ziel 30% für die Amag-Marken Audi, Seat, Skoda und VW aus. Um dieses Ziel zu erreichen, musste die Amag einerseits Investitionen in Milliardenhöhe realisieren und andererseits Stückzahlen bolzen statt Rentabilitätsersparungen zu konsolidieren.

Am zweiten Tag der aktuellen Krise schrieb mir ein Händler: «Wir haben in den letzten Jahren viele Ausschreibungen von grossen Firmen bei der Flottenfahrzeugbeschaffung verloren. Gründe waren meistens Rabattunterschiede und zu schlechtes Energielabel. Bei den Dieselfahrzeugen wird Energieeffizienz A oder B gefordert, weil die Firmen nach Umweltlabels zertifiziert sind und der Umweltschutz (Verbrauch und Ausstoss) im Zentrum steht. Die Marken VW oder Skoda haben die vorgegebenen Werte in den Ausschreibungen meistens gewonnen und konnten den Deal machen.»

Es ist nicht bei diesem Schreiben geblieben. Viele in der Branche haben gehaut, dass der Krug zum Brunnen geht, bis er bricht. Nun ist es soweit. Der Chef geht «unter Respekt» von Bord und wird nach seinem letzten Jahresgehalt von 16 Mio. Euro noch eine mehr als zünftige Abfindung einstreichen, statt dass man ihm aufträgt, den Scherbenhaufen zusammenzukehren. Dafür bliebe vertragsgemäss noch bis 2018 Zeit. Aber so tickt unsere Welt (Chronologie der Ereignisse s. Seite 17).

Jürg Wick



Volkswagen schafft es mit dem Papst auf die Titelseiten, und die Aktie ist bloss noch Pfifferlinge wert.

ANZEIGE



BranchenTreuhand

professionell – diskret – persönlich

Treuhand | Wirtschaftsprüfung | Unternehmensberatung
Business Management | Unternehmensvermittlung

www.figas.ch



Ein Unternehmen der OBT Gruppe