



VW landet bei Karmann. Das Foto entstand in der Volkswagen Autostadt.

JOERN SACKERMANN/BILDERBERG

VW startet durch

Wolfsburger investieren 26 Milliarden Euro / Porsche und Karmann vergrößern Konzern

Von Christine Skowronowski

Volkswagen gibt auf dem Weg zur Weltspitze Gas. Der Konzern investiert in den nächsten drei Jahren 25,8 Milliarden Euro mit Schwerpunkt Deutschland, wird mit Porsche und Karmann ausgebaut, erweitert den Vorstand und erntet vor allem für den Einstieg bei dem insolventen Zulieferer aus Osnabrück Lob von Betriebsrat und Politik.

Der Gesamtbetriebsratschef von VW, Bernd Osterloh, erklärte: „Es waren sehr harte Verhandlungen, in denen wir aber letztlich einen Teilerfolg, mit Licht und Schatten, erzielen konnten: Osnabrück bleibt dank des Engagements von Volkswagen Automobilstandort und bietet Beschäftigungsperspektiven für die Menschen in der Region.“ Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff ist „erleichtert, dass der Automobilstandort Osnabrück nach jahrelangen Bemühungen gerettet ist – und das in Zeiten einer schweren Wirtschaftskrise“.

VW will mit Karmann als Herzstück eine neue Tochter für den Bau von Fahrzeugen in kleineren Serien aufbauen, quasi als elftes Markenzeichen im Konzern. Geplant ist ein neues Auto. VW übernimmt aus der Karmann-Insolvenzmasse Maschinen, Anlagen und Grundstücke in Osnabrück. Volkswagen will die Produktion dort 2011 neu starten und „nach den aktuellen Planungen“ die Beschäftigung bis 2014 auf mehr als 1000 Stellen ausbauen. Rund 200 Spezialisten würden schon im nächsten Jahr benötigt, so VW.

Zur Erinnerung: Ende 2007 beschäftigte Karmann noch etwa 7000 Menschen, im vorigen Sommer waren es noch 1500, derzeit sind es etwa 800. Die ehemaligen und verbliebenen Beschäftigten verfügten über langjährige Erfahrung, erklärt VW. Auf sie werde „entsprechend des Bedarfs zurückgegriffen“.

In der Nacht zum Freitag hatte der VW-Aufsichtsrat bereits die stufenweise Übernahme des Sportwagenbauers Porsche ab-

gesegnet. Am Freitagabend stimmte dann auch das Kontrollgremium der Stuttgarter den Verträgen zu.

Die Abstimmung im VW-Aufsichtsrat ist nach einem Bericht von Spiegel Online nicht einstimmig ausgefallen. Angeblich votierten Roland Oetker, Präsident der Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz, und RWE-Chef Jürgen Großmann gegen die Porsche-Übernahme. Zu Be-

PERSONALKARUSSELL

Rupert Stadler (46) und Christian Klingler (41) werden mit Wirkung zum 1. Januar 2010 in den Konzernvorstand von VW berufen. Stadler ist und bleibt Audi-Chef. Klingler behält seine Aufgabe als VW-Markenvorstand für Vertrieb und übernimmt dieses Ressort im Konzernvorstand von Detlef Wittig (67). Dieser soll künftig internationale Beteiligungsprojekte im Konzern steuern.

Horst Neumann (60) bleibt Vorstand für Personal und Organisation. Sein Vertrag wurde verlängert. cri

ginn der Sitzung hätten sogar vier Vertreter der Kapitalsseite im Aufsichtsrat Bedenken gegen das Geschäft geäußert.

Bis Ende 2009 steigt Europas größter Autobauer zunächst mit 49,9 Prozent bei den Stuttgartern ein. 2011 soll die Integration der zehnten Konzernmarke mit der Verschmelzung der Volkswagen AG und der Porsche-Holding abgeschlossen werden.

Von den geplanten Milliarden-Ausgaben in den nächsten drei Jahren entfallen bei VW 19,9 Milliarden auf Sachinvestitionen. Die Hälfte davon soll in Deutschland bleiben. 5,9 Milliarden fließen überdies in die Entwicklung vorwiegend umweltfreundlicher Wagen, innovative Technologien und neue Werke vornehmlich im Ausland. Rund 13 Milliarden der Sachinvestitionen sind laut VW-Chef Martin Winterkorn für die Modernisierung und den Ausbau der Modellpalette reserviert.

Kommentar

KOMMENTAR

Riskant

Von
Christine
Skowronowski



Groß, größer, am größten. Das Volkswagen-Imperium wächst und wächst. Zur Freude von Patriarch Ferdinand Piëch, der mit dem Ziel, alle anderen Autohersteller in der Welt abzuhängen, sein Lebenswerk krönen will. Mitten in der Krise kräftig durchzustarten und Milliardeninvestitionen anzukündigen, klingt mutig. Es ist aber vor allem eine gezielte Werbestrategie, um Kunden, Investoren und Beschäftigte für Volkswagen einzunehmen. Wir sind die Größten und Besten, nicht etwa Toyota und schon gar nicht Mercedes, soll die Botschaft an die Welt lauten.

Größe allein ist keine Lösung

Die geplanten Milliardeninvestitionen klingen für einen Normalverdiener zunächst beeindruckend. Sie liegen bei VW aber durchaus im Rahmen der vergangenen Jahre. Dass sie trotz Krise nicht deutlich heruntergefahren werden, ist löblich, aber auch nötig. Denn sonst würde VW den Vorsprung von Toyota nie egalieren. Den Vorsprung haben sich

ANZEIGE

Sparen beim Fahren?

Ja

Der Diesel rechnet sich meist schon ab 10 000 km im Jahr

Unabhängige Tests haben ergeben: Schon bei dieser Fahrleistung ist der Diesel meist die günstigste Wahl. Im Vergleich zum Benzinerverbrauch verbraucht der Diesel 30% weniger Kraftstoff, schont die Umwelt mit 25% weniger CO₂ und erfreut den Fahrer mit 50% mehr Drehmoment. Ab wie viel km sich Ihr Diesel rechnet, können Sie selbst nachrechnen:

www.diesel-rechnet-sich.de



Katar fährt auf die Deutsche Bahn ab

Staatskonzern soll Schienennetz in dem Golfstaat planen / Nahverkehrssystem für die Hauptstadt

Von Thomas Wüpper

Die Deutsche Bahn hilft einem der reichsten Länder der Welt beim Aufbau eines 17 Milliarden Euro teuren Schienennetzes. Im Ölstaat Katar wird Konzernchef Rüdiger Grube am Sonntag den Vertrag für eine gemeinsame Planungs- und Entwicklungsgesellschaft unterzeichnen. Auch Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) reist dazu an den Persischen Golf.

Ramsauer bestätigte den Zuschlag für die Projektfirma DB In-

ternational, die sich seit Jahren um den Auftrag bemüht. Nach Informationen aus Bahnkreisen wird die DB eine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft mit dem Ölstaat gründen, die drei große Schienenprojekte konzipieren soll. Die Qatar Railways Development Company, an der die DB 49 Prozent bekommt, soll ein landesweites Gleisnetz für den Personen- und Frachtverkehr bauen.

Als zweites Vorhaben soll für Züge, die mit Tempo 300 und mehr fahren, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke in den Nachbar-

staat Bahrain aufgebaut werden, die von Doha, der Hauptstadt der Halbinsel Katar, über eine der längsten Brücken der Welt auf Festland führen soll. Zum Dritten soll in Doha ein Nahverkehrssystem entstehen.

Katar ist durch große Öl- und Gasvorkommen reich geworden. Rund 14 Milliarden Euro sollen in den Bau der Schienenwege fließen. Für weitere zwei Milliarden sollen nach einem Bericht des Handelsblatts Züge gekauft werden. Bisher offen sei, inwieweit die deutsche Wirtschaft von den Pro-

jekten profitieren kann, hieß es in Bahnkreisen. Bislang ist der DB nur ein dreistelliger Millionenbetrag aus den veranschlagten Planungskosten von rund 700 Millionen Euro sicher.

In den Golfstaaten, deren Volkswirtschaften schnell wachsen, gibt es seit Jahren milliarden-schwere Vorhaben für den Aufbau von Schienennetzen, weil die Straßen häufig überlastet sind. Die Deutsche Bahn ist bereits an der Konzeption eines Nahverkehrssystems in der Pilgerstadt Mekka beteiligt.

die Japaner durch frühere, vorausschauendere Investitionen in alternative Antriebe erarbeitet. Bei Volkswagen ist der Groschen zweifelsohne inzwischen gefallen und das Unternehmen hat in der Spritspartentechnologie Fortschritte gemacht. Aber angesichts der enormen Überkapazitäten in der globalen Autoindustrie werden Entwicklungen schnelllebiger, Kundenwünsche ändern sich wesentlich rascher und dies erfordert enorme Flexibilität.

Ob Größe, wie jetzt bei VW geplant, die richtige Antwort auf die anstehenden Herausforderungen ist, wird sich weisen. In Deutschland ist Gigantismus im Falle Daimler schon einmal schiefgegangen. Bei VW hätte ein Scheitern noch verheerendere Folgen.