

Alle deutschen Autohersteller navigieren Richtung Krise, aber nirgends sieht es so düster aus wie bei VW in Wolfsburg. Drei Werke in Deutschland und Zehntausende Arbeitsplätze stehen zur Disposition, im dritten Quartal ist der Gewinn um zwei Drittel eingebrochen. Das Ausmaß der Krise ist nicht das Einzige, was Volkswagen von den anderen Konzernen unterscheidet. Nirgends sonst ist der Einfluss des Staates so groß. Knapp 20 Prozent der VW-Aktien und damit verbunden zwei Sitze im Aufsichtsrat hält das SPD-geführte Land Niedersachsen.

Von Julia Löhr,
Christian Müßgens und
Johannes Pennekamp

Führende Ökonomen halten das Zusammentreffen von einflussreicher Politik und schwerer Krise für keinen Zufall. Im Gegenteil: Sie bemängeln Interessenkonflikte, Behäbigkeit in der Unternehmensführung und eine besondere Anfälligkeit für Skandale. Clemens Fuest, der Präsident des Münchener Ifo-Instituts, fordert drastische Konsequenzen. „Die Politik sollte sich aus dem Unternehmen zurückziehen“, sagte er der F.A.Z.

Die Verbindungen zwischen Politik und Konzern sind seit jeher eng. Sie umfassen Personen, Sonderregeln für VW und strukturelle Verstrickungen, die eine unabhängige Aufsicht erschweren.

Ein prominentes Beispiel ist Peter Hartz. Als Gerhard Schröder in den Neunzigerjahren Ministerpräsident in Niedersachsen war, setzte VW unter dem damaligen Personalvorstand Hartz die Viertagewoche um 30.000 Arbeitsplätze wurden gerettet, später holte der SPD-Kanzler ihn an die Spitze jener Regierungskommission, die die „Hartz-Reformen“ entwickelte. Christian Wulff (CDU), einer der Nachfolger Schröders in der hannoverschen Staatskanzlei und im Aufsichtsrat des Konzerns, setzte sich im Jahr 2009 dafür ein, dass VW den insolventen Auftragsfertiger Karmann aus Wulffs Heimatstadt Osnabrück übernimmt. Gebrauch wurde die Kapazität nicht. Heute droht dem Werk mit 2300 Beschäftigten die Schließung.

Eine weitere Besonderheit: Die Mitspracherechte des Betriebsrats sind enorm, gestützt durch das VW-Gesetz, das sowohl dem Land als auch den Arbeitnehmervertretern erheblichen Einfluss sichert. Auswüchse wurden vom Jahr 2005 an bekannt, als immer neue Details über Schmiergelder und Lustreisen ans Licht kamen. Der damalige Betriebsratsvorsitzende Klaus Volkert trat zurück, über Jahre hielt der Skandal den Konzern in Atem.

Mehrfach hatte die Europäische Kommission Änderungen am VW-Gesetz verlangt, doch wesentliche Sonderrechte blieben auch nach einem Urteil des EuGH erhalten. Seitdem hat Deutschland durch das oberste rechtsprechende Organ der EU eine Bestätigung, dass im VW-Konzern schon eine Minderheit von 20 Prozent der Aktionäre – was etwa dem Anteil des Landes entspricht – wichtige Entscheidungen verhindern kann. Für alle anderen Aktiengesellschaften gilt das Aktiengesetz, das eine Hürde von 25 Prozent vorsieht. Gegen den Willen der Arbeitnehmervertreter kann keine Produktionsstätte gebaut oder verlagert werden.

Bernd Irlenbusch, Wirtschaftsprofessor in Köln mit Schwerpunkt auf gute Unternehmensführung, hält all das für keine gute Idee: „Es gibt eine ganze Menge Evidenz, dass der Staat gut daran tut, sich ge-



Gemeinsame Sache im Jahr 2002: Gerhard Schröder (rechts) und Peter Hartz, damals Leiter der Hartz-Kommission und Personalvorstand der Volkswagen AG Foto Stefan Boness

„Die Politik sollte sich aus VW zurückziehen“

Die desolante Lage des Autokonzerns ist eng verknüpft mit dem enormen Einfluss des Staates, kritisieren namhafte Forscher. Ifo-Chef Clemens Fuest fordert einen radikalen Schnitt.

nerell darauf zu beschränken, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren, innerhalb derer die Unternehmen handeln können.“ Irlenbusch kann das im Fall von VW besonders gut beurteilen. Als der Konzern damit begann, den Dieselskandal unabhängig aufzuarbeiten (Monitoring), engagierten die Wolfsburger den Kölner Forscher als Berater für Compliance-Fragen und um den Aufsichtsrat zu schulen. Mehrere Jahre später ist Irlenbusch nicht der Ansicht, dass der Konzern seine Hausaufgaben gemacht hat. Weiterhin sieht er durch die Staatsbeteiligung eine ganze Reihe von Problemen.

■ Erstens seien Verzerrungen des Wettbewerbs gegenüber Mitbewerbern bei staatlichen Beteiligungen kaum zu unterbinden. Sprich: Wenn der Staat zum Beispiel Kaufprämien für E-Autos beschließt, wie sie jetzt von SPD-Ministerpräsident Stephan Weil gefordert werden, könnte VW stärker profitieren als die Konkurrenz. Und das auf Kosten der Steuerzahler, die noch durch die direkte Beteiligung in Haftung genommen werden. Achim Wambach, der Präsident des Leibniz-Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), drückt es so aus: „Der Staat beeinflusst die Regeln in vielen Märkten, ist also dann zugleich Regelsetzer und Spieler, was den Wettbewerb verzerrt.“

■ Zweitens und eng damit zusammenhängend, so die Befürchtung der Forscher, stellen sich Unternehmen, die sich teilweise in staatlicher Hand befinden, nicht mehr ausreichend dem Wettbewerb. Es lasse sich beobachten, „dass es Unternehmen im Eigentum der öffentlichen Hand tendenziell schwerer fällt, disruptive Restrukturierungen durchzuführen“, sagt Wambach. Gerade in sehr dynamischen Zeiten könne dies Schaden anrichten. Passend dazu erinnert Ökonom Irlenbusch daran, dass er und andere Fachleute schon vor zehn Jahren an VW appelliert haben, günstige Elektroautos für den Normalverbraucher auf den Markt zu bringen. Heute ist das Fehlen eines solchen Modells der größte Nachteil gegenüber der Konkurrenz. Erst 2026 will der Konzern die Lücke mit einem E-Volkswagen für weniger als 30.000 Euro schließen.

■ Das dritte und womöglich größte Problem sind Interessenkonflikte. Die Fachleute sehen zum einen die Gefahr, dass der Staat wegen seiner Beteiligung seine Regulierungspflichten bei dem Unternehmen gar nicht oder nur noch in abgeschwächter Form wahrnimmt. Als Beispiel nennt Wirtschaftsethiker Irlenbusch den Abgasskandal, der 2015 durch US-Behörden ans Licht kam. „Es erscheint wenig plausibel, dass die US-Behörden da weiter

waren als die entsprechenden deutschen Stellen“, sagt der Forscher. Es habe viele gegeben, die etwas wussten oder ahnten.

Dieses Versäumnis füge sich in eine ganze Reihe von Skandalen und Affären ein. Irlenbusch zählt auf: „1990 der Devisenskandal um den Chef der Devisenhandelsabteilung, Burkhard Junger, und andere, 1996 die Opernball-Affäre um den damaligen niedersächsischen Ministerpräsidenten Gerhard Schröder und seine Frau, 1997 die Schmiergeldaffäre ABB um den Vorstandschef der VW-Tochter Skoda, Volkhard Köhler, 2004 die VW-Gehaltsaffäre, in der mehrere Bundestagsabgeordnete der SPD neben ihren Abgeordnetenbezügen auch Gehälter von VW bezogen ohne erkennbar adäquate Leistung, 2005 die Korruptionsaffäre, in der Mitglieder des Betriebsrates mit finanziellen Zuwendungen, Luxusreisen und Dienstleistungen von Prostituierten bestochen und in ihren Entscheidungen korrumpiert wurden.“ Irlenbusch erscheint es „nicht abwegig“, dass Fehlverhalten durch Interessenkonflikte begünstigt werde, zum Beispiel dadurch, dass man im Unternehmen den – eventuell auch teilweise trügerischen – Eindruck habe, dass von staatlicher Seite nicht so genau hingeschaut wird oder diese Dinge nicht klarer verurteilt werden.

Interessenkonflikte gibt es aber auch ganz grundsätzlich. Die öffentliche Hand sei als Miteigentümer dem Wohle des Unternehmens verpflichtet, erklärt ZEW-Ökonom Wambach. Im Grundsatz 10 des Deutschen Corporate Governance Kodex ist das festgeschrieben. „Dennoch können bei einigen Entscheidungen in der Abwägung die Interessen des Eigentümers ausschlaggebend sein, etwa bei der Frage nach Produktionsstandorten.“ Was also, wenn es für das Unternehmen heilsam wäre, Fabriken zu schließen, das Politiker aber im nächsten Wahlkampf die entscheidenden Stimmen kostet. „Ich frage mich, wie es amtierenden Politikern gelingen soll, einer solchen Pflicht als Aufsichtsratsmitglied nachzukommen, in Fällen, in denen politische Interessen und Unternehmensinteressen nicht im Einklang sind“, sagt Irlenbusch.

Der Kapitalmarkt sieht VWs Sonderrechte als Teil eines größeren Problems, das auch den Aktienkurs belastet. Denn auch aus Sicht vieler Anleger hält VW die Regeln guter Unternehmensführung nicht ein. Es mangle an unabhängigen Aufsichtsräten, stattdessen dominieren die Aktionärsfamilien Porsche und Piëch, der Großaktionär Qatar, das Land Niedersachsen und die IG Metall. Doppelfunktionen ziehen sich durch die Gremien des Konzerns, wichtiger Tochtergesellschaften wie Audi und Porsche und der Familienholding Porsche SE. Bessere Kontrollmechanismen, so glauben viele, hätten den Konzern vor alten und neuen Krisen bewahrt. Bis heute ist die rechtliche Aufarbeitung der Abgasmanipulationen nicht abgeschlossen. Gerade hat das Gericht in Braunschweig die Verhandlung gegen Martin Winterkorn wegen gesundheitlicher Probleme des 77 Jahre alten Angeklagten ausgesetzt. SPD-Politiker aus den Bundesländern mit VW-Fabriken fordern derzeit neue Staatshilfen, selbst eine Abwrackprämie 2.0 ist für sie nicht mehr tabu. Ifo-Präsident Fuest bilanziert: „Autos zu bauen ist keine Aufgabe der Politik.“ Klar sei, dass VW nötige Anpassungen auf die lange Bank geschoben habe. „Deshalb müssen sie jetzt um so drastischer ausfallen.“ (VW-Gewinn bricht ein, Seite 22.)

Die Inflation steigt wieder

Im Oktober legt die Inflationsrate in Deutschland überraschend stark zu – auf 2,0 Prozent

sibi. FRANKFURT. Die Inflationsrate in Deutschland ist im Oktober erstmals seit Monaten wieder gestiegen und hat sogar einen größeren Sprung gemacht als von Ökonomen erwartet. Wie das Statistische Bundesamt am Mittwoch aufgrund einer ersten Schätzung mitteilte, legte die Rate von 1,6 Prozent im September auf 2,0 Prozent im Oktober zu. Dabei spielt eine Rolle, dass sich der Preisrückgang für Energie abgeschwächt hat, Nahrungsmittel wieder etwas stärker im Preis gestiegen sind und die Teuerung für Dienstleistungen weiter zugelegt hat. „Der Rückgang der Inflationsrate ist erst einmal gestoppt“, sagt Ökonom Friedrich Heinemann vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung in Mannheim. Dies sei aber „nicht der Beginn einer zweiten Teuerungswelle“, meint Dekafolkswirt Ulrich Kater.

Die Deutsche Bundesbank hatte zuletzt schon davor gewarnt, die Teuerung werde nicht so niedrig wie im September bleiben. Bis zum Jahresende werden nun wieder etwas höhere Raten erwartet, wenn auch keine so hohe Inflation wie im Herbst 2022. Damals hatte die Rate für Deutschland zeitweise mehr als acht Prozent betragen. Seither waren die Raten mehr oder minder kontinuierlich rückläufig mit einzelnen Ausreißern.

Ein wichtiger Grund, warum in diesem Herbst die Inflationsraten wieder steigen, ist ein sogenannter statischer Basiseffekt. Im vergangenen Jahr war Energie im September recht teuer gewesen, in den Monaten Oktober, November und Dezember dann aber günstiger geworden. Entsprechend hatte die Veränderung der

Energiepreise auf Jahressicht die Inflationsrate noch im September deutlich gedrückt. Das wird nun schwächer und könnte sich ins Gegenteil umkehren.

Was genau alles teurer und billiger geworden ist, verraten die schon detaillierter veröffentlichten Daten aus Nordrhein-Westfalen. „Nach einem kräftigen Rückgang der Energiepreise in den beiden Vormonaten haben diese im Oktober wieder leicht zugelegt, in Nordrhein-Westfalen um 0,3 Prozent gegenüber dem Vormonat“, sagt Holger Schmieding, der Chefvolkswirt des Bankhauses Berenberg. „Da ein Jahr vorher die Energiepreise nachgegeben hatten, hat sich dies auf den Vorjahresvergleich der Energiekosten doppelt ausgewirkt.“ Aber Energiekosten seien für die aktuelle Inflation

nur noch ein Nebenthema, sagt der Ökonom. Er verweist vor allem auf den Anstieg der Dienstleistungspreise. Unter anderem für Pauschalreisen mussten Verbraucher tiefer in die Tasche greifen. Auch die Kosten für Versicherungen sind kräftig gestiegen. „Höhere Personalkosten im Gesundheitswesen schlagen hier zu Buche“, meint Schmieding. So haben die Kosten für stationäre Pflege für Privatversicherte um 12,2 Prozent zugelegt, für gesetzlich Versicherte um zwölf Prozent. „Bei Sachversicherungen machen sich hohe Lohn- und Materialkosten beispielsweise für die Reparatur von Autos bemerkbar“, sagt Schmieding. Deutlich teurer sind zudem Räderwechsel, Inspektion, Autowäsche und der Kauf von Autoreifen geworden. Der leichte Anstieg des

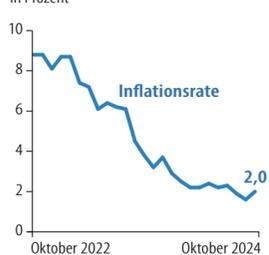
Preisdrucks für Bekleidung auf 2,2 Prozent (gegenüber Vorjahr) im Oktober nach 1,4 Prozent im September und 1,1 Prozent im August lasse darauf schließen, dass Verbraucher wieder bereit seien, etwas mehr Geld für die Herbstkollektion auszugeben, sagt Schmieding.

Die Lebensmittelpreise sind im Durchschnitt weiter gestiegen, aber nicht mehr so stark wie in der Hochphase der Inflation. Fette und Speiseöle allerdings sind auf Jahressicht 20,8 Prozent teurer geworden, Butter 40,5 Prozent. Brot hat sich um 0,3 Prozent verteuert, Fleisch um 0,5 Prozent, Obst um fünf Prozent und Gemüse um zwei Prozent. Billiger geworden sind etwa Fisch, Fischwaren und Meeresfrüchte um zwei Prozent. Die Europäische Zentralbank (EZB) verfolgt alle Inflationsdaten genau und will im Dezember „datenabhängig“ über weitere Zinssenkungen entscheiden. Dies hat EZB-Präsidentin Christine Lagarde angekündigt.

Neben Deutschland gab es auch aus anderen Ländern zum Teil schon Berichte, denen zufolge die Inflation durch die Energiepreise wieder angezogen hat, etwa aus Spanien mit 1,8 Prozent. Die Inflationsrate für den gesamten Euroraum wird am Donnerstag veröffentlicht. „Für die EZB ist die hartnäckige Inflation im Dienstleistungssektor, in dem Lohnkosten eine große Rolle spielen, ein Warnsignal“, sagt Ökonom Schmieding: „Sie sollte ihre Leitzinsen nicht übermäßig senken.“ Die Erwartungen für die EZB-Dezember Sitzung, die sich an den Finanzmärkten ablesen lassen, liegen zwischen einer Zinssenkung um 0,25 und um 0,5 Prozentpunkte (Kommentar Seite 23).

Inflation in Deutschland

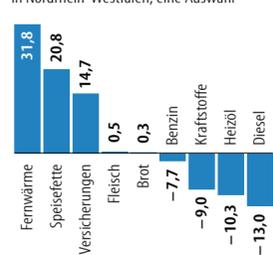
Veränderung zum Vorjahresmonat in Prozent



Verbraucherpreisindex/Quelle: Statistisches Bundesamt, Landesamt für Statistik Nordrhein-Westfalen

Preise im Vergleich

Veränderung zum Vorjahresmonat in Prozent, in Nordrhein-Westfalen, eine Auswahl



F.A.Z.-Grafik nhe.

Gipfel wieder ohne Minister

loe/mas. BERLIN. Mitte November will der Kanzler erneut mit Industrievertretern tagen. Ein Termin, der Fragen aufwirft. Und ein Vorgehen, das nicht minder erstaunlich ist. Denn abermals sind die zuständigen Minister Robert Habeck (Wirtschaft, Grüne) und Christian Lindner (Finanzen, FDP) nicht eingeladen. In ihrem Umfeld heißt es, die Fachressorts seien noch nicht eingebunden. Es gebe noch keine Verabredung über konkrete Maßnahmen, daher stünden auch keine Änderungen am Haushaltsplan oder -verfahren an.

Am 15. November, so kündigte der Sprecher von Olaf Scholz (SPD) noch am Dienstagabend an, soll die Runde zum „Pakt mit der Industrie“ das nächste Mal tagen – im Kern in der alten Besetzung, möglicherweise erweitert um den einen oder anderen Unternehmensvertreter. Es ist nicht überliefert, was Robert Habeck gedacht hat, als er diese Worte hörte. Aber man kann vermuten, dass der Wirtschaftsminister von den Grünen erstant war. Ausgerechnet an dem Tag, an dem sich im Politikkalender die Termine ballen wie selten sonst.

Weit oben auf der Agenda an jenem Freitag steht der Beginn des Parteitags der Grünen, auf dem sich Habeck zum Spitzen-, vielleicht auch zum Kanzlerkandidaten für den Bundestagswahlkampf küren lassen will. Der Parteitag findet in der hessischen Landeshauptstadt statt. Kurze Recherche auf der Internetseite der Bahn: Wenn Habeck pünktlich um 16.30 Uhr im Wiesbadener Kongresszentrum sein will, müsste er spätestens um halb elf in Berlin los. Mit Puffer für die obligatorische Verspätung früher. Der Sprecher von Scholz machte am Mittwoch in der Regierungspressekonferenz schnell klar, dass Habeck nicht gefragt ist, nicht unplanbar muss: Auch wenn es in den vergangenen Tagen, als die Kritik an dem Alleingang von Scholz immer größer wurde, noch geheißen hatte, die Runde könnte bei den nächsten Treffen erweitert werden, tagt der Kanzler nun bis auf Weiteres allein mit ausgewählten Verbänden von Industrie und Chemie, Vorständen großer Unternehmen und Gewerkschaften. Der Termin am 15. November soll nicht der letzte sein. Inzwischen hat sich der Zirkel nach Angaben des Regierungssprechers eine Struktur gegeben. Arbeitsgruppen sollen konkrete Ergebnisse zwischen den Terminen vorbereiten. Zu einem späteren Zeitpunkt werde die Bundesregierung sehen, wie sie mit den Ergebnissen der Wirtschaftstreffen im Kanzleramt umgehe, erläuterte der Sprecher von Scholz.

Was zur nächsten interessanten Frage führt: Wie soll das, was irgendwann zur Stärkung der Wirtschaft beschlossen werden könnte, umgesetzt werden? Die Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses ist für den 14. November geplant. Diese geht erfahrungsgemäß bis in den früheren Morgen des nächsten Tages. Für neue kostenreduzierende Maßnahmen müsste somit dieser Termin verschoben werden. Angesichts der rot-grün-gelben Dauerhakelei ist das nicht auszuschließen. Aber bisher wollte darüber noch keiner aus der Koalition reden.

40 Milliarden Pfund mehr Steuern

Britische Finanzministerin: Habe keine andere Wahl

ppl. LONDON. Schatzkanzlerin Rachel Reeves hat in ihrem ersten Budget Steuererhöhungen im Volumen von 40 Milliarden Pfund (48 Milliarden Euro) und eine höhere Neuverschuldung angekündigt. Unter den gegebenen Umständen sei dieses Steuerpaket unvermeidlich, sagte die britische Finanzministerin am Mittwoch. Sie habe „kaputte öffentliche Finanzen und kaputte öffentliche Dienste“ von der konservativen Vorgängerregierung geerbt. Der Labour-Regierung falle die Aufgabe zu, das Land wieder aufzubauen.

Den größten Teil der Steuererhöhungen müssen Unternehmen und Arbeitgeber schultern. Ihre Beiträge zur Sozialversicherung (National Insurance) werden um 1,2 Punkte auf 15 Prozent der Lohnsumme angehoben. Dies bedeutet etwa 25 Milliarden Pfund Mehrkosten für die Unternehmen. Dies sei „eine schwierige Entscheidung gewesen“, sagte Reeves, aber unter den gegebenen Umständen habe sie keine andere Wahl gehabt. Einige Wirtschaftsverbände reagierten entsetzt auf den großen Abgabensprung.

Weitere Erhöhungen betreffen die Kapitalgewinnsteuer beim Verkauf von Unternehmensanteilen, Erbschaftsteuern etwa für Pensionäre, die Besteuerung von Ausländern, deren „Non-Dom“-Steuerstatus abgeschafft wird, und die Steuer auf Gewinnbeteiligungen (Carried Interest) von Private-Equity-Managern. Beim Kauf von Häusern wird künftig eine höhere Grunderwerbsteuer fällig. Auf die Gebühren von Privatschulen wird vom nächsten Jahr an Mehrwertsteuer erhoben. Aber-

mals werden Freibeträge und Steuerstufen der Einkommensteuer mehrere Jahre bis 2028 nicht an die Inflation angepasst. Die sogenannte kalte Progression bewirkt, dass auch Millionen Normalverdiener mehr Einkommensteuer bezahlen werden.

Gleichzeitig versprach Reeves größere Budgets und Milliardeninvestitionen in die öffentlichen Dienste, in Krankenhäuser, Schulen, Infrastruktur und Verteidigung. Das Budget des staatlichen Gesundheitsdienstes NHS soll um 22,6 Milliarden Pfund wachsen, zusätzlich soll er drei Milliarden Pfund für Investitionen erhalten. Der Mindestlohn, den anderthalb Millionen Geringverdiener beziehen, wird von April 2025 an gemäß der Empfehlung der zuständigen Kommission um rund sieben Prozent auf 12,21 Pfund (14,60 Euro) angehoben. Der Gewerkschaftsverband TUC bejubelte diese Ankündigungen. Von der Arbeitgeberseite kam indes harsche Kritik. Alexandra Hall-Chen vom Wirtschaftsverband IoD nannte die höheren Steuern und den Mindestlohnstieg insgesamt „einen perfekten Sturm für die Unternehmen“.

Der Oppositionsführer Rishi Sunak, der abgewählte Ex-Premier, sagte im Parlament an Premierminister Keir Starmer und Reeves gerichtet, das neue Budget offenbare „jede Menge gebrochene Versprechen“ und „Steuererhöhungen auf Rekordniveau“. Labour führe die Öffentlichkeit in die Irre über den Zustand der öffentlichen Finanzen und verbiege die Schulden- und Defizitregeln. Die Regierung schade der Wirtschaft des Landes.