

„Es geht nicht nur um Motoren“

Im Einzugsgebiet der *Braunschweiger Zeitung* liegt das Volkswagen-Stammwerk. Für die Redaktion ergeben sich daraus jede Menge Themen.

Megatrend
MOBILITÄT

Herr Schweiger, dieses Jahr erschütterte ein unglaublicher Skandal die deutsche Automobilbranche. Wie haben Sie über VW berichtet?

Wir beleuchten diesen Skandal täglich von unterschiedlichsten Seiten und sprechen mit vielen Experten. Dabei ging und geht es nicht nur um technische Details, sondern um Dinge wie Imageverlust, den Wert einer Marke, das Bonus-System für Mitarbeiter, die Unternehmenskultur oder die Glaubwürdigkeit von Führungskräften gegenüber ihren Mitarbeitern. Wir greifen aber auch Fragen unserer Leser zu Volkswagen auf, die entweder wir oder externe Experten beantworten.

Wie sind Sie beim Thema Volkswagen personell aufgestellt?

Es gibt mehrere Kollegen, die das Thema immer im Blick behalten. In unserer Lokalredaktion in Wolfsburg sitzen zwei Kollegen, die das Thema VW sehr intensiv betreuen, davon einer fast ausschließlich. Der andere Kollege springt ein in Urlaubs- oder Krankheitszeiten oder wenn das Thema so umfassend wird, dass man es zu zweit bearbeiten muss. Im Wolfsburger Lokalteil bringen wir ohnehin jeden Tag eine Seite über Volkswagen. Sie nennt sich „Das Werk“ und ist ausschließlich Themen rund um VW gewidmet.

Wie füllt man so eine Seite?

Der Konzern hat weltweit 600.000 Mitarbeiter an 119 Standorten. Da gibt es eine riesige thematische Bandbreite. Wir arbeiten mit den offiziellen Stellen von Volkswagen zusammen,

haben aber auch unsere Verbindungen ins Werk, ins Unternehmen, um Themen auch kritisch aufbereiten zu können. In der Wirtschaftsredaktion sind wir ein kleines Team aus drei Kolleginnen und Kollegen, da müssen wir tendenziell alle Themen bearbeiten können. Um VW kümmere speziell ich mich. Wir stecken tief drin in der Materie.

Wie bewahrt ein Zeitungshaus seine Unabhängigkeit in der Berichterstattung über einen Konzern, der eine derart zentrale Rolle in der Region spielt?

Es gibt sicher Kollegen, die sagen würden, wir hätten unsere Unabhängigkeit längst verloren. Wir sehen das naturgemäß anders, weil wir viel näher dran sind und Entwicklungen bei VW aus einer langen Beobachtung heraus oft anders bewerten. Völlig klar ist bei uns, dass Pressemitteilungen niemals eins zu eins ins Blatt übernommen werden. Wir haben einen Kreis von zuverlässigen Experten, die die Entwicklung gut einschätzen können. Außerdem sind wir, weil wir uns ja tagtäglich mit dem Unternehmen beschäftigen, selbst Experten. Wir sind in der Lage, Dinge zu beurteilen und kritisch zu bewerten. Das haben wir auch schon vor dem Abgasskandal so gemacht, wenn es das Thema hergegeben hat.

Gab es schon mal Beschwerden vonseiten der Leser oder des Unternehmens?

Von beiden Seiten. Natürlich freut sich ein Unternehmen nicht über negative Schlagzeilen. Da werden wir dann durchaus zur Rede gestellt. Aber es gibt im Abgasskandal auch

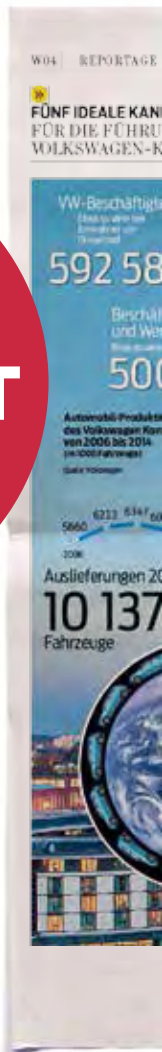
Reaktionen von Lesern, die sagen: „Jetzt hört doch mal auf und fangt lieber an, bei Opel und Ford zu recherchieren. Macht Volkswagen nicht kaputt!“

Kann das Thema VW auch in andere Ressorts hineinspielen?

Durchaus. VW ist ja ein sehr breit aufgestelltes Unternehmen, da finden sich auch Themen wie Ehrenamt, Sport, Vorbereitung auf den Ruhestand, betriebliche Gesundheitsvorsorge ... die Bandbreite ist nahezu grenzenlos. Auf der Seite „Das Werk“ macht die Lokalredaktion das in Eigenverantwortung, allerdings gibt es täglich telefonische Abstimmungen zwischen der Lokal- und der Wirtschaftsredaktion. Wir ergänzen uns oder tauschen schon mal Themen aus.

Welche anderen Sujets spielen für Sie in Fragen der Mobilität eine Rolle?

Da gibt es einige, weil unser Verbreitungsgebiet nicht nur eine Mobilitätsregion ist, sondern auch ein Mobilitätsproblem hat – als Folge des Wachstums von Volkswagen. Wir erleben jeden Morgen enorme Pendlerströme mit kilometerlangen Staus, insbesondere zwischen Braunschweig und Wolfsburg. Die Städte liegen knapp 30 Kilometer voneinander entfernt und sind durch eine Bundesstraße und eine Autobahn verbunden. Auch die Bahn fährt hier natürlich, ihr steht aber nur ein Gleis zur Verfügung. Der Ausbau dieses Teilstücks



DIDATEN NG DES ONZERNES

REPOR TAGE W65

1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

9. ...

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

21. ...

22. ...

23. ...

24. ...

25. ...

26. ...

27. ...

28. ...

29. ...

30. ...

31. ...

32. ...

33. ...

34. ...

35. ...

36. ...

37. ...

38. ...

39. ...

40. ...

41. ...

42. ...

43. ...

44. ...

45. ...

46. ...

47. ...

48. ...

49. ...

50. ...

51. ...

52. ...

53. ...

54. ...

55. ...

56. ...

57. ...

58. ...

59. ...

60. ...

61. ...

62. ...

63. ...

64. ...

65. ...

66. ...

67. ...

68. ...

69. ...

70. ...

71. ...

72. ...

73. ...

74. ...

75. ...

76. ...

77. ...

78. ...

79. ...

80. ...

81. ...

82. ...

83. ...

84. ...

85. ...

86. ...

87. ...

88. ...

89. ...

90. ...

91. ...

92. ...

93. ...

94. ...

95. ...

96. ...

97. ...

98. ...

99. ...

100. ...

der Bahn ist bei uns immer wieder Thema. Außerdem haben wir in unserem Verbreitungsgebiet eine sehr ausgeprägte Forschungslandschaft mit mehreren Hochschulen, die sich sehr intensiv, auch in Anlehnung an VW, Mobilitätsthemen widmen. Dabei geht es nicht nur um Achsen und Motoren, sondern auch um Mobilitätskonzepte, um Batterieforschung, um Leichtbau, um strategische Lösungen. Wir versuchen immer, eigene Themen zu setzen, und stehen in engem Kontakt mit den Hochschulen, auch mit dem Niedersächsischen Forschungszentrum Fahrzeugtechnik, wir besuchen Veranstaltungen und vieles mehr. Alle acht Wochen veröffentlichen wir eine achtseitige Beilage mit dem Titel „Kraftquellen“, in der wir uns mit Clustern beschäftigen, die unsere Region prägen. Ein Cluster ist natürlich die Mobilität. In der entsprechenden Beilage haben wir uns mit VW, aber auch mit Zulieferern und Hochschulen befasst.

Wie wird sich das Thema Mobilität in Zukunft entwickeln?
In den nächsten Jahren wird es eine sehr zentrale Rolle spielen, und zwar im ganzen

Land. Wir befinden uns in einer Phase des Umbruchs. Wie in vielen anderen Branchen verändert sich auch hier das Nutzungsverhalten. Die jungen Leute wollen zwar mobil sein, aber nicht mehr unbedingt Besitzer eines Autos. Außerdem verändert sich das Auto technisch sehr stark, Stichwort Digitalisierung. Irgendwann werden die Autos selbst fahren, und wir werden darin sitzen und arbeiten. Ein weiteres Thema ist Energie und Energieeffizienz. Werden wir uns den Individualverkehr überhaupt weiter leisten können und in diesem Ausmaß Benzin und Diesel durch die Motoren jagen? Da spielt die Umweltpolitik mit rein, die Schadstoffbelastung etc. Mobilität ist ein unerschöpfliches Thema.

INTERVIEW: STEFAN WIRNER

Andreas Schweiger



leitet die Wirtschaftsredaktion der Braunschweiger Zeitung.

Telefon 0531 – 390 03 17
E-Mail andreas.schweiger@bzv.de

» **FÜNF IDEALE KANDIDATEN FÜR DIE FÜHRUNG DES VOLKSWAGEN-KONZERNS**



1 Warum ist **Kloppe** sonst zurückgetreten? Der Mann fiebert seiner eigentlichen Aufgabe entgegen. Wenn er am Band so 'ne Thermik macht wie an der Linie, steigt die Motivation schlagartig. Und wenn's bei Sitzungen allzu langweilig wird, wechselt er Großkreutz ein.

2 Es ist so unmenschlich in der Großindustrie. Bloß Kommerz und Konkurrenz, keine Liebe. Deshalb muss **Margot Käßmann** ran, die Fachfrau für Nähe und Wärme. Die kümmert sich um jede einzelne Mitarbeiter-Seele, betet jeden Morgen für Toyota. Auf der Teststrecke darf sie auch nach einem Gläschen Gas geben.



3 **Gerhard Schröder** hieß nicht umsonst „Autokanzler“. Der SPD-Grande ist Mann genug, den Patriarchen Piëch und das Top-Management mit einem kernigen „Basta!“ in die Schranken zu bellen. Nach dem Ehe-Aus mit Doris ist er frei für neue Aufgaben. Der VW-Flaute in Amerika kann er mit seinen Kontakten zur US-Politik begegnen – von den Verbindungen nach Russland ganz zu schweigen.

4 **Jonathan Meese** ist prädestiniert dafür, das biedere Image der Kernmarke Volkswagen aufzupeppen – von Null auf Hundert zur szenigen Kultkutsche. Der Skandalkünstler versteht sich auf Schlagzeilen und grelle Designs – den Technikern wird er nicht reinreden.



5 Ferdi Piëch will eine Frau zur Aufsichtsratsvorsitzenden machen – bisher seine eigene, zugegeben, aber da gibt es Widerstände. Die würden bei **Babsi Schöneberger** dahinschmelzen wie Eis auf einem Bugatti-Motor. Und die Frau kann alles modernisieren – sogar den Intrigantenstadl VW.



VW-Beschäftigte:
Etwa so viele wie Einwohner von Düsseldorf.
592 586



Beschäftigte bei Zulieferern:
Etwa so viele wie Einwohner von Havanna/Kuba.
2 000 000



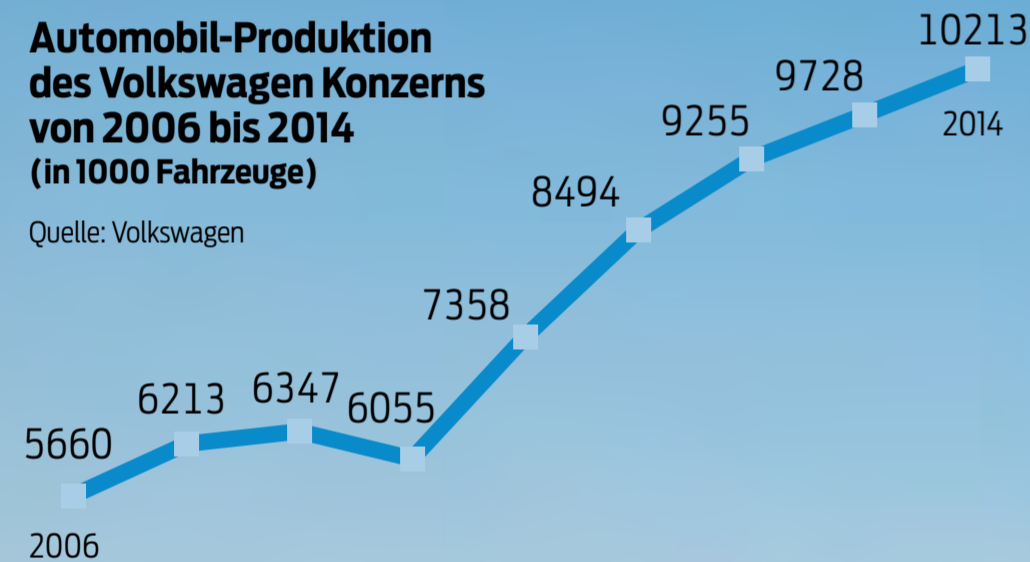
Beschäftigte bei Händlern und Werkstätten:
Etwa so viele wie Einwohner von Nürnberg.
500 000



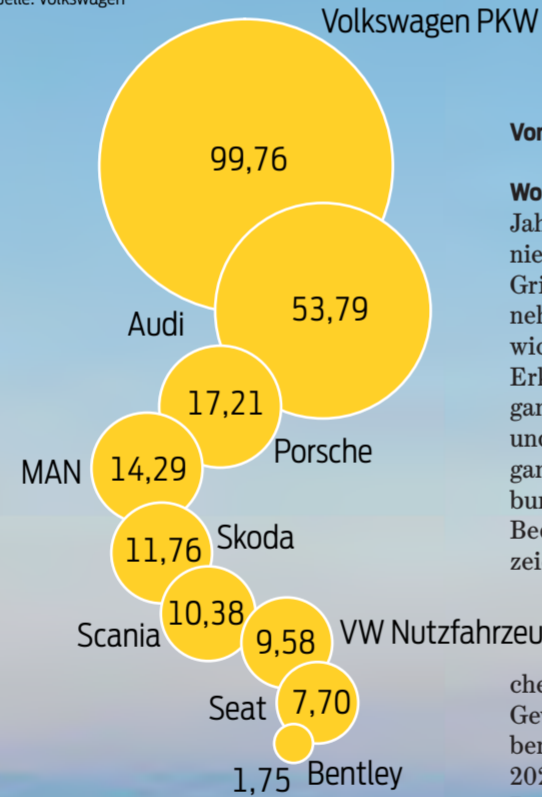
Beschäftigte in Summe:
Etwa so viele wie Einwohner von Madrid.
3 100 000



VW ernährt weltweit rund **10 000 000** Menschen.
Das entspricht etwa der Einwohnerzahl von Ungarn.



Umsatz des Volkswagen-Konzerns im Jahr 2014 nach Konzernmarken (in Milliarden Euro)
Quelle: Volkswagen



Von **Andreas Schweiger**

Wolfsburg. Dieser Satz hat seit Jahrzehnten Gültigkeit: Wenn VW niest, dann hat unsere Region Grippe. Soll heißen: Kein Unternehmen ist für diese Region so wichtig wie Volkswagen. Diese Erkenntnis lässt sich längst auf ganz Niedersachsen übertragen – und darüber hinaus. In den vergangenen Jahren hat der Wolfsburger Autobauer eine Größe und Bedeutung erlangt, die die Bezeichnung Weltkonzern mehr als rechtfertigt. Das gilt zum Beispiel für die wirtschaftlichen Kenngrößen Umsatz und Gewinn. Im vergangenen Jahr haben die Wolfsburger mehr als 202 Milliarden Euro umgesetzt. Der operative Gewinn, also der

Überschuss aus dem laufenden Geschäft betrug 17,9 Milliarden Euro. Unterm Strich blieben immerhin noch knapp 11,1 Milliarden Euro. Die beeindruckendste Zahl ist wohl die der von VW abhängigen Menschen. Der Autobauer beschäftigt weltweit etwa 600 000 Mitarbeiter. Hinzu kommen 500 000 Beschäftigte bei den Händlern und in den Werkstätten. Weitere 2 Millionen Menschen arbeiten bei den Zulieferern, die VW weltweit mit Teilen versorgen. Werden die Familien dieser Arbeitnehmer hinzugechnet, sind es 10 Millionen Menschen, die VW ernährt. Diese Dimension verdeutlicht, mit wie viel Verantwortung die Aufgaben des Vorstands und des Aufsichtsrats verbunden sind.

VW in Zahlen

Auslieferungen 2014:
10 137 000 Fahrzeuge

Hintereinandergereiht ergibt das eine Länge von 47644 km. Das ist mehr als einmal um die Erde.



Operativer Gewinn:
17 900 000 000 (17,9 Milliarden Euro)



Mit dem Gewinn könnte VW jedem Bundesbürger 221 Euro überweisen.



Mit dem Gewinn könnte Volkswagen 32 mal die Mannschaft des FC Bayern München kaufen.

Damit könnte VW 59 667 Einfamilienhäuser bauen lassen.

= 1000 Einfamilienhäuser

