

**Autor:** Nikolaus Doll und Philipp Vetter  
**Seite:** 35  
**Ressort:** WIRTSCHAFT  
**Rubrik:** WIRTSCHAFT

**Gattung:** Sonntagszeitung  
**Jahrgang:** 69  
**Nummer:** 37  
**Auflage:** 505.264 (gedruckt) 400.232 (verkauft)  
 413.435 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,89 (in Mio.)

## „Schade, dass VW so ängstlich ist“

Die US-Regierung hat sich bislang mit Kritik an VW zurückgehalten. Doch nun macht Arbeitsminister Thomas Perez seinem Ärger Luft. Wer eine Affäre wie Dieselgate am Hals habe, müsse ganz anders in den USA auftreten, sagt er

### Nikolaus Doll und Philipp Vetter

Volkswagen-Chef Matthias Müller hat ehrgeizige Pläne für die USA – trotz des Abgas-Debakels: Ende des Jahres läuft im Werk Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee ein neuer SUV vom Band. Dieser große Bruder des Tiguan soll den Neustart in Amerika einleiten. Doch der dürfte schwierig werden. Volkswagen hat es sich in den USA nicht nur mit Kunden und Händlern verscherzt. Erstmals übt auch ein Mitglied der amerikanischen Bundesregierung heftige Kritik an dem Automobilhersteller. Mit dem Kurs, den Volkswagen derzeit fahre, stünden die Chancen schlecht, in den USA Vertrauen zurückzugewinnen und jemals wieder richtig ins Geschäft zu kommen, sagt US-Arbeitsminister Thomas Perez der „Welt am Sonntag“.

„Ich denke, VW sollte nicht nur auf seine Anwälte hören, sondern auch dem gesunden Menschenverstand folgen“, so der Minister. „Mit ihrer Strategie vor Gericht kaufen sich die VW-Vertreter vielleicht kurzfristige Zeit. Aber jeder Tag, an dem sie das tun, ist ein weiterer Tag, an dem das Image von Volkswagen neue Kratzer kriegt.“ Die Reputation sei einer der größten Werte eines Unternehmens. „Wenn du deinen guten Ruf verlierst, was hast du denn dann noch?“, fragt Perez, der vor seiner politischen Karriere als Anwalt arbeitete – spezialisiert auf Verbraucherrechte.

Was den Arbeitsminister der Vereinigten Staaten neben der Dieselaffäre verärgert, ist ein Machtkampf, den sich Volkswagen zurzeit im Werk in Tennessee mit der Autogewerkschaft United Auto Workers (UAW) liefert und der inzwischen auch vor Gericht geführt wird. Die Gewerkschaft will für einen Teil der dort Beschäftigten einen Betriebsrat bilden und Tarifgespräche führen. Volkswagen weigert sich aber bislang,

die Gewerkschaftsgruppe anzuerkennen und mit ihr Verhandlungen aufzunehmen. Seit Monaten zieht sich der Streit hin, inzwischen ist er beim National Labor Relations Board (NLRB) gelandet, der Bundesbehörde, die über die Einhaltung des Arbeitsrechts wacht. Die Entscheidung vor wenigen Tagen, dass VW in Chattanooga das Bundesarbeitsgesetz der USA verletzt habe, und forderte den Autobauer auf, Tarifverhandlungen mit der UAW zu beginnen. Die Wolfsburger wollen aber nicht klein beigeben und die Entscheidung anfechten.

Im Fall der manipulierten Dieselfahrzeuge hatte sich die Regierung von Barack Obama bislang zurückgehalten. Die Aufklärung wird von den nachgeordneten Umweltbehörden EPA und CARB vorangetrieben, sie sind es, die maßgeblich den Milliardenvergleich mit Volkswagen ausgehandelt haben. Mit dem Chattanooga-Konflikt hat Volkswagen nun aber offenbar eine Grenze überschritten und den Arbeitsminister auf den Plan gerufen. „Ich bin sehr irritiert von Volkswagen. Sie haben mit ihrem Gesetzesbruch beim Thema Schadstoffausstoß ihren Ruf nachhaltig beschädigt. Und sie setzen noch einen drauf, in dem sie sich weigern, in diesem Fall mit der Gewerkschaft zu verhandeln.“ Für Perez hängen Dieselgate und der Gewerkschaftsstreit zusammen. „Es scheint, als würde eine schlechte Entscheidung nach der anderen getroffen.“

Offensichtlich erwartet man von dem Autobauer nach der Abgasaffäre mehr Demut und Entgegenkommen. „Nach den riesigen Problemen, die sich Volkswagen durch die Verletzung von Gesetzen zum Thema Schadstoffausstoß selbst geschaffen hat, hätte ich erwartet, dass sie als Erstes versuchen, eine Einigung mit den Mitarbeitern zu erzielen – als Teil der Anstrengungen, ihre Reputa-

tion wiederherzustellen“, so Perez. Stattdessen gebe es nun einen weiteren Rückschlag für das VW-Image. „Ich bin wirklich enttäuscht, dass sich Volkswagen weigert, mit der UAW in Chattanooga zu verhandeln. Ich hatte gehofft, sie würden sich an das halten, was das NLRB entschieden hat“, sagt Perez.

Öffentliche Appelle sind allerdings die einzige Möglichkeit für den Arbeitsminister, in den Streit einzugreifen. „Derzeit gibt es nichts, was die US-Regierung tun kann, um Volkswagen dazu zu zwingen, die Entscheidung des NLRB zu befolgen“, gibt Perez zu. Der Fall werde nun voraussichtlich vor einem Berufungsgericht landen. „Ich hoffe, dass sich Volkswagen an die Entscheidung des Berufungsgerichts in den Vereinigten Staaten halten wird“, sagt Perez. „Sie nicht zu befolgen würde die amerikanischen Konsumenten bestärken, die sagen, dass dieses Unternehmen glaubt, über dem Gesetz zu stehen.“

Den Politiker ärgert besonders, dass VW an fast allen anderen Standorten in der Welt eng mit Gewerkschaften zusammenarbeitet. Vor drei Jahren war Perez selbst in Wolfsburg und hatte sich auch über die Mitbestimmung der deutschen Arbeitnehmervertreter informiert. Volkswagen ist bekanntlich ein Konzern, in dem die Mitarbeiter entscheidenden Einfluss auch auf strategische Entscheidungen haben – bis hin zur Frage, ob und wo neue Werke gebaut werden. „Die Partnerschaft zwischen Management und Gewerkschaft ist scheinbar überall auf der Welt außer in den USA das Herzstück des Geschäftsmodells von VW“, sagt Perez. Es sei „extrem schade“, dass VW dieses Modell nicht auch in die Vereinigten Staaten exportiere. Er hoffe, dass VW seine Position überdenke: „Der Volkswagen-Konzern, den ich zu kennen

glaubte, ist nicht der Volkswagen-Konzern, den ich derzeit sehe.“

Eigentlich hat Volkswagen gar nichts gegen einen Betriebsrat in Chattanooga. Doch die Lage vor Ort ist kompliziert: In einer ersten Abstimmung unter allen Mitarbeitern hatte sich eine Mehrheit gegen einen Betriebsrat ausgesprochen – auch weil lokale Politiker vor einem Präzedenzfall gewarnt hatten, der Jobs kosten könnte. Denn dass sich in den US-Südstaaten viele Autofirmen angesiedelt haben, liegt auch daran, dass die Beschäftigten dort kaum organisiert sind.

Bei einer zweiten Abstimmung nur unter den Facharbeitern votierte dann aber in dieser kleinen Gruppe eine Mehrheit für einen Betriebsrat. Den will VW nun aber nicht als Verhandlungspartner anerkennen. Man fürchtet, sich eine Elitenvertretung ins Haus zu holen, die beim Rest der Belegschaft Begehrlichkeiten weckt. Und man will keine Tarifgespräche mit dem Betriebsrat führen, schließlich ist das in Deutschland nicht üblich – zumal die UAW als ziemlich kämpferisch gilt.

Natürlich weiß auch Arbeitsminister Perez, dass Südstaaten-Politiker vor Ort Druck auf VW gemacht hatten, gegenüber der UAW hart zu bleiben. Zu denjenigen, die einen Präzedenzfall im Werk Chattanooga verhindern wollen und deshalb Einfluss auf Volkswagen genommen haben, gehört auch der republikanische Gouverneur von Tennessee, Bill Haslam. „Ich habe diesen Druck als sehr unfair empfunden“, sagt der demokratische Arbeitsminister. In den USA

tobt derzeit der Wahlkampf, und die Stimmen der Arbeiter in den Autofabriken sind begehrt. Sogar die demokratische Präsidentschaftskandidatin Hillary Clinton hatte im Mai in einem Tweet den Streit zwischen VW und der Gewerkschaft aufgegriffen. „Die Volkswagen-Mitarbeiter in Tennessee erheben ihre Stimme für die Rechte, die ihnen zustehen“, schrieb sie. „VW sollte sich mit ihnen am Verhandlungstisch treffen.“

Clintons Parteifreund Perez greift den republikanischen Gouverneur von Tennessee entsprechend scharf an und rät VW indirekt, sich im Zweifel lieber einen anderen Standort in den USA zu suchen. „Wir sind ein großes Land, es gibt 50 Staaten und viele andere Gouverneure, die eine Partnerschaft zwischen der UAW und Volkswagen begrüßen würden, die dazu beiträgt, dass gute Arbeitsplätze und gemeinsamer Wohlstand entstehen“, sagt der Arbeitsminister. „Es ist sehr schade, dass Volkswagen schlechte Ratschläge erhalten hat und jetzt so ängstlich geworden ist.“ Wo der Konzern seine Werke betreibe, müsse er aber natürlich selbst entscheiden.

Perez hält wenig von der in der Autobranche verbreiteten Kritik an der UAW. „Am Tiefpunkt der Rezession haben sie in einer Partnerschaft mit den drei großen amerikanischen Autobauern eine gemeinsame Vision des geteilten Leids erarbeitet“, sagt er. „Alle Beteiligten haben Opfer gebracht und diese Opfer sollten zu neuem Erfolg führen. Genau so ist es gekommen.“ Dieser

Möglichkeit beraube sich VW selbst, wenn man die Kooperation mit der UAW ablehne.

Für Volkswagen ist die offene Kritik der US-Regierung extrem heikel. Noch immer verhandelt der Konzern mit amerikanischen Behörden über Strafen für den Dieselskandal. In Amerika hatte sich die Marke VW ohnehin immer schwergetan – schon vor dem Dieselskandal. Während sich die Autos des Konzerns in Europa und Asien so gut verkauften, dass VW zu einem der weltgrößten Hersteller wurde, interessierten sich nur wenige Amerikaner für sie. Das weiß auch Perez. Die Marktdurchdringung von VW in den USA sei „sehr niedrig“, sagt er.

Sich nun mit der Gewerkschaft zu streiten, sei eine „sehr seltsame Strategie“, um den Marktanteil zu steigern, weil viele Konsumenten bei ihrer Kaufentscheidung auch auf die Werte eines Unternehmens achten würden. „Diese Leute schauen sich Volkswagen an und sehen ein Unternehmen, das bei den Abgaswerten betrogen hat und es ablehnt, mit den eigenen Mitarbeitern zu verhandeln“, sagt der Arbeitsminister. „Ich denke, das ist kein Image, das man haben will, wenn man den Marktanteil in Amerika erhöhen will.“ Grundsätzlich gebe es in den Vereinigten Staaten für Volkswagen „riesige Wachstumsmöglichkeiten – falls es ihnen gelingt, ihr Ansehen zu reparieren“.

Eine schlechte Entscheidung nach der anderen **Thomas Perez, Arbeitsminister der USA über VW**



Fotograf: Doll, Nikolaus;Vetter, Philipp

**Abbildung:**

VW sollte „nicht nur auf seine Anwälte hören“, sagt Thomas Perez – der selbst Anwalt war, bevor er in die Politik ging

**Fotograf:** Victor Jeffreys II  
**Wörter:** 1378  
**Urheberinformation:** © Axel Springer SE

© 2016 PMG Presse-Monitor GmbH