

Das VW-Gesetz

Josef Schmid und Daniel Buhr



Josef Schmid



Daniel Buhr

Worum geht es?

Das sogenannte „VW-Gesetz“ ist ein Relikt aus den Gründungszeiten der Bundesrepublik Deutschland. Als Großbritannien 1945 die Kontrolle über das beschlagnahmte Volkswagen-Werk in Wolfsburg übernahm, erheben sowohl das Land Niedersachsen als auch der Bund Eigentumsansprüche. Zugleich reklamieren auch die Gewerkschaften das Werk für sich, weil die Mittel zum Aufbau des Volkswagenwerkes aus dem Gewerkschaftsvermögen stammten, das die Nationalsozialisten zuvor beschlagnahmt hatten. Dazu gehörten die Barvermögen aus der Streikkasse, Gewerkschaftshäuser und Grundstücke sowie gewerkschaftlichen Unternehmen wie die Volksfürsorge und die Bank der Arbeiter, Angestellten und Beamten.

<http://www.faz.net/s/RubB8DFB31915A443D98590B0D538FC0BEC/Doc~ED6EECB31DD8741A985FEE0764D523C93~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Bei der britischen Besatzungsmacht setzte sich schließlich die Auffassung durch, einen „demokratisch kontrollierten Industriebetrieb“ zu schaffen, der dem Interesse des gesamten deutschen Volkes verpflichtet sein sollte – und bei dem Arbeit und Kapital gleichberechtigt waren. Folgerichtig wurde das Stammkapital der Volkswagenwerk GmbH nicht dem Land Niedersachsen übertragen, wie in der Wiedergutmachungsgesetzgebung vorgesehen. Im Oktober 1949 ging die Treuhänderschaft an das Land Niedersachsen über, verbunden mit der Auflage, die Eigentumsrechte gemeinsam mit dem Bund auszuüben. Daneben sollten die Gewerkschaften und die anderen Bundesländer starken Einfluss erhalten.

1960 einigten sich der Bund und Niedersachsen darauf, die GmbH in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. 60% des Kapitals wurden als sogenannte Volksaktien überwiegend an Kleinaktionäre abgegeben, Bund und Land hielten jeweils 20% der Anteile. Verkaufserlös und künftige Gewinne flossen der gemeinnützigen „Stiftung Volkswagenwerk“ zu. Die Einigung erhielt in Form des sogenannten VW-Gesetzes vom 21. Juli 1960 Rechtskraft. Darin war unter anderem geregelt, dass der Stimmrechtsanteil auf höchstens 20% begrenzt ist (§ 2 Abs. 1) und für Entscheidungen, die nach dem Aktiengesetz eine Dreiviertel-

mehrheit erfordern (Fusionen oder die Auflösung der Gesellschaft), eine Mehrheit von 80% des stimmberechtigten Kapitals notwendig ist (§ 4 Abs. 3). Der Gedanke der Gemeinwohlorientierung wurde damit erneut bekräftigt.

Das Gesetz im Wortlaut:

Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand (vom 21. Juli 1960 (BGBl. I, 585)).

§ 2 Stimmrecht, Stimmrechtsbeschränkung

(1) Gehören einem Aktionär Aktien im Gesamtnennbetrag von mehr als dem fünften Teil des Grundkapitals, so beschränkt sich sein Stimmrecht auf die Anzahl von Stimmen, die Aktien im Gesamtbetrag des fünften Teils des Grundkapitals gewähren.

§ 4 Verfassung der Gesellschaft

(1) Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Niedersachsen sind berechtigt, je zwei Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, solange ihnen Aktien der Gesellschaft gehören.

(2) 1 Die Errichtung und die Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

2 Der Beschluss bedarf der Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder des Aufsichtsrats.

(3) Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach dem Aktiengesetz eine Mehrheit erforderlich ist, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst, bedürfen einer Mehrheit von mehr als vier Fünftel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals der Gesellschaft.

Die Sperrminorität von 20% in der VW-Hauptversammlung sichert dem Land Niedersachsen, das etwas mehr als 20% an VW hält, zudem ein Vetorecht bei wichtigen Entscheidungen. Außerdem garantiert das Gesetz dem Land Niedersachsen und dem Bund je zwei Sitze im Aufsichtsrat, solange sie VW-Aktien halten. Der Bund besitzt allerdings seit langem keine Anteile mehr. Faktisch hat das VW-Gesetz bisher dazu geführt, dass das Land Niedersachsen mit seinem Anteil von rund 20% der Stammaktien auf der Hauptversammlung auf Grund einer traditionell geringen Teilnehmerzahl immer die Mehrheit hatte.

Das VW-Gesetz ist Brüsseler Wettbewerbshütern schon seit vielen Jahren ein Dorn im Auge, da es in den Augen der Kommission und nach der bisherigen Rechtsprechung des EuGH einen Verstoß gegen den freien Kapitalverkehr im gemeinsamen Binnenmarkt darstellt. Seit sieben Jahren streiten Politik und Wirtschaft, streiten die Bundesregierung, Niedersachsens Landesregierung, Betriebsräte und Gewerkschaften auf der einen und die Europäische Kommission auf der anderen Seite um das Sondergesetz für den größten europäischen Autobauer. Seit die Porsche AG Haupt-Anteilseigner an Volkswagen ist, reihen sich mit Porsche und dem Land Baden-Württemberg, wo in Zuffenhausen bei Stuttgart die Porsche-Zentrale logiert, weitere mächtige Akteure in eine neue Allianz gegen das VW-Gesetz ein.

Eine Chronologie des Konflikts:

10. Mai 2001: Die EU-Kommission kündigt an, das VW-Gesetz unter die Lupe nehmen zu wollen. Im Kampf um das EU-Übernahmegesetz werde ein Verfah-

ren gegen Deutschland erwogen wegen des VW-Gesetzes und anderer Regelungen zur öffentlichen Einflussnahme auf Unternehmen. Aus der EU-Kommission wurde darauf hingewiesen, der Fall VW werde schon seit längerem untersucht.

19. März 2003: Die EU-Kommission teilt mit, sie werde rechtlich gegen das VW-Gesetz vorgehen und habe ein Verfahren wegen möglicher Verletzung des EU-Vertrages eröffnet. Es bestehe die Gefahr, dass Investoren aus anderen Ländern abgeschreckt würden, bei VW zu investieren, heißt es zur Begründung.

13. Oktober 2004: Die Kommission erhebt Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. Der Streit erreicht damit nach drei Jahren einen neuen Höhepunkt. Bundeskanzler Gerhard Schröder kritisierte den Schritt als „so überflüssig wie ein Kropf“.

25. September 2005: Porsche gibt Pläne für einen Einstieg bei Volkswagen mit rund 20 Prozent bekannt. Der Sportwagenbauer stockt seine Anteile im Laufe der Zeit immer weiter auf und macht Druck auf eine Abschaffung des VW-Gesetzes. Porsche will seine Stimmrechte entsprechend dem Anteilsbesitz vollständig nutzen.

13. Februar 2007: Im Konflikt um das VW-Gesetz zeichnet sich eine Niederlage Deutschlands ab. Nach Ansicht des einflussreichen EU-Generalanwalts Damazo Ruiz-Jarabo Colomer verstößt der Sonderschutz für VW gegen EU-Recht. Laut europäischer Kommission verletzen die deutschen Vorschriften, die VW vor einer feindlichen Übernahme schützen, die im EU-Recht eingeräumten Freiheiten des Kapitalverkehrs und der Niederlassung.

23. Oktober 2007: Der EuGH kippt zentrale Teile des Gesetzes - unter anderem die Stimmrechtsbegrenzung auf 20 Prozent unabhängig vom Aktienbesitz.

<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/artikel/498/139209/>

http://www.welt.de/wirtschaft/article1287671/Europaeischer_Gerichtshof_kippt_VW_Gesetz.html

14. April 2008: Bundeskanzlerin Angela Merkel pocht auf ein neues VW-Gesetz. Merkel hält es für richtig, dass das VW-Gesetz nicht ersatzlos gestrichen und eine Anschlusslösung gefunden wird. Allerdings solle es eine gerichtsfeste Regelung sein.

27. Mai 2008: Die Bundesregierung beschließt im Kabinett die Neufassung des VW-Gesetzes. Die starke Stellung des Landes Niedersachsen bei VW wird darin gefestigt. Wegen des erwarteten Widerstands der EU-Kommission hält sich die Regierung aber eine juristische Hintertür offen und vereinbart in einer Protokollnotiz, dass bei rechtlichen Schritten der Kommission die Sperrminorität von 20 Prozent doch noch gestrichen werden könnte. Aus der EU-Kommission kommt noch am selben Tag Widerstand.

5. Juni 2008: Die EU-Kommission greift die Neufassung des VW-Gesetzes an. Die EU-Behörde leitet erneut ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ein. Berlin müsse die Sonderrechte Niedersachsens bei VW abschaffen. Die Bundesregierung hält das scharfe Vorgehen für unbegründet.

3. September 2008: Das Land Baden-Württemberg scheitert mit zwei Anträgen zur Abschaffung des VW-Gesetzes im Rechtsausschuss des Bundesrates.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,578281,00.html>

9. September 2008: Der Streit zwischen Berlin und Brüssel um das VW-Gesetz eskaliert. Die EU-Kommission will erneut vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) klagen. Das kündigt der Sprecher von EU-Binnenmarktkommissar Charlie McCreevy in Brüssel an.

<http://www.eu-info.de/dpa-europaticker/138054.html>

Der Konflikt

Die Befürworter: Bund, Land Niedersachsen, VW-Betriebsräte, IG-Metall

Die *Bundesregierung*, vor allem in Person von Bundesjustizministerien Brigitte Zypries (SPD), aber auch Bundeskanzlerin Merkel (CDU), hält trotz massiven Drucks aus Brüssel an der Neufassung des VW-Gesetzes fest:

„Es gibt keinen Anlass, das VW-Gesetz komplett abzuschaffen. Das sollte die EU-Kommission akzeptieren.“ (Bundesjustizministerin Brigitte Zypries).

http://www.swissinfo.org/ger/news/newsticker/POLITICS_Merkel_will_EU_mit_VW_Gesetz_trotzen_Streit_im_Bundesrat_Zus.html?siteSect=146&sid=9749637&cKey=1221828611000&ty=ti&positionT=4

„Das VW-Gesetz wird es auch in Zukunft geben. [...] Dafür kämpfen wir weiter. [...] VW ist Deutschland.“ (Bundeskanzlerin Angela Merkel).

<http://www.faz.net/s/Rub594835B672714A1DB1A121534F010EE1/Doc~E4EB2D8688113429ABE97DEC4CA664BD9~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

„VW sei ein ‚tolles Stück Deutschland‘. Die Strategie der Großen Koalition, das VW-Gesetz nur so weit abzuschwächen, wie es der Europäische Gerichtshof verlangt, begründet sie [Anm. d. R.: Bundeskanzlerin Merkel] mit der Notwendigkeit, der Globalisierung Regeln zu geben. Wegen fehlender Regeln für die Finanzmärkte ‚müssen die Menschen leiden‘. Das VW-Gesetz dagegen sei soziale Marktwirtschaft. Die EU-Kommission solle lieber das europäische Sozialmodell weltweit durchsetzen, als sich um Detailregelungen in einzelnen Staaten kümmern. Weil Deregulierung gerade nicht in Mode ist, so das Kalkül der Regierung, steigen die Chancen, sich in Brüssel durchzusetzen.“ (Financial Times Deutschland vom 24.09.2008, S.3)

Allerdings möchte man den Konflikt mit Brüssel nicht in aller Konsequenz führen, daher wurde wohl auf Druck des Bundeswirtschaftsministers Michael Glos (CSU), der das Gesetz für überflüssig hält, ein Hintertürchen offen gelassen. Die Regelung sieht vor, dass sich die Bundesregierung bei einem neuen Verfahren dem Druck aus Brüssel beugen und das VW Gesetz entsprechend ändern will. Die Vorgehensweise war in einer Protokollnotiz vereinbart worden, auf die sich das Kanzleramt gemeinsam mit der Justiz-, dem Außen-, dem Finanz- und dem Wirtschaftsministerium verständigt hatte.

Das *Land Niedersachsen* will sowohl an seiner Beteiligung am Volkswagen-Konzern festhalten als auch an seiner Unterstützung des VW-Gesetzes –

und das auch nach dem Wechsel weg von einer SPD-Regierung hin zu einer CDU/FDP-Koalition.

„Die niedersächsische Landesregierung verfolgt das Ziel, dass VW ein erfolgreiches Unternehmen mit einer hohen Anzahl verkaufter Produkte und zufriedenen Mitarbeitern mit sicheren Arbeitsplätzen, insbesondere an den niedersächsischen Produktionsstandorten, ist“, erklärte Ministerpräsident Christian Wulff (CDU) in Hannover. Dies wolle man gemeinsam mit dem anderen Großaktionär Porsche erreichen. Zur positiven Entwicklung des Unternehmens habe auch die Beteiligung der Porsche AG beigetragen. „Die Volkswagen AG ist durch die Beteiligungen der Porsche AG und des Landes Niedersachsen vor dem Zugriff von Finanzinvestoren geschützt. Gegen Eigentümer mit mehr als 50 Prozent kann man nicht spekulieren“, betonte Wulff.“

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,512976,00.html>

Die niedersächsische Landesregierung ist sich beim VW-Gesetz einer breiten Unterstützung gewiss:

„Der Streit Niedersachsens mit Brüssel und dem Volkswagen-Großaktionär Porsche um VW-Gesetz und Einfluss bei dem Autobauer hat im Landtag in Hannover für ungewohnte Einigkeit gesorgt: Die CDU-Fraktion machte sich gestern die Parolen der IG-Metall-Demo vom vergangenen Freitag in Wolfsburg zueigen und beantragte unter dem Titel ‚Finger weg vom VW-Gesetz – Volkswagen soll Volkswagen bleiben‘ eine aktuelle Stunde. In der Debatte fand dann selbst die Linksfraktion Gefallen an Ministerpräsident Christian Wulff (CDU). ‚Wir freuen uns, dass Sie unseren Antrag, den Landesanteil bei VW auf 25,1 Prozent zu erhöhen, jetzt mit Leben erfüllen wollen‘, sagte die Linken-Abgeordnete Pia-Beate Zimmermann. [...] SPD-Fraktionschef Wolfgang Jüttner [...] warf dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther Oettinger vor, sich mit seinem Widerstand gegen das VW-Gesetz zum verlängerten Arm eines mittelständischen Automobilunternehmens, nämlich Porsches, zu machen. Jüttner sparte aber auch nicht mit Kritik an der EU-Kommission, in der ja der SPD-Politiker Günther Verheugen sitzt, und meinte, deren Haltung zum VW-Gesetz fördere ‚die Europamüdigkeit weiter Teile der Bevölkerung‘. Auch der SPD-Fraktionschef betonte: ‚Wir wollen, dass Volkswagen ein erfolgreiches niedersächsisches Unternehmen bleibt.‘ Die Art und Weise, wie der neue Eigentümer Porsche mit dem Unternehmen umgehe, könne eine Gefahr für Volkswagen darstellen, meinte Jüttner zudem. Vor diesem Hintergrund sei das Abstimmungsverhalten von Wulff im VW-Aufsichtsrat am vergangenen Freitag allerdings nicht zu verstehen. In der Sitzung war es schließlich nicht das Land Niedersachsen, sondern Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch gewesen, der einem gegen Porsche gerichteten Antrag der Arbeitnehmerbank zur Mehrheit verholfen hatte.“ (die tageszeitung vom 17.09.2008, S.22)

Auch die *Gewerkschaften* – allen voran die *IG-Metall* – kämpfen für die Beibehaltung des VW-Gesetzes. Schließlich fürchten sie einen Verlust historisch bedingter Privilegien (vor allem beim Mitbestimmungsrecht). Dementsprechend deutlich kritisiert die IG-Metall das Vorgehen der Europäischen Kommission:

„Wer das VW-Gesetz abschaffen will, setzt auf Konfrontation statt auf Ausgleich.“ (1. Vorsitzende der IG Metall, Berthold Huber).

http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/1812073_0_2147_vw-gesetz-eu-kommission-klagt-erneut.html

Berthold Huber, der Erste Vorsitzende der IG Metall, erklärte am 12.09.2008 in Wolfsburg auf einer Kundgebung zum Erhalt des VW-Gesetzes:

„Die Volkswagen AG ist ein florierendes und dynamisch wachsendes Unternehmen. VW ist der drittgrößte Automobilhersteller der Welt. Und VW macht satte Gewinne. Dieser Erfolg von VW ist zuerst Euer Erfolg. Er ist das Ergebnis Eurer täglichen Arbeit. [...] Und dieser Er-

folg hat seit 40 Jahren einen Eckpfeiler: die Mitbestimmung mit ihren erweiterten Rechten. Diese Mitbestimmung ist verankert im VW-Gesetz und der Grund hierfür liegt in den Eigentumsverhältnissen von Volkswagen nach dem zweiten Weltkrieg. Das VW-Werk wurde von den Nazis mit dem Geld enteigneter und entrechteter Gewerkschafter gebaut. Es war unser geraubtes Gewerkschaftsvermögen, das den Grundstein für VW legte. Nach dem Ende der Nazidiktatur war die erweiterte Mitbestimmung Teil eines Kompromisses zwischen den Alliierten, der Bundesregierung und den Gewerkschaften.

Wir haben auf Eigentumsrechte verzichtet und dafür das VW-Gesetz bekommen. Und das lassen wir uns nicht einfach nehmen.[...]Die IG Metall verteidigt das VW-Gesetz. Wir brauchen in Zeiten von Shareholder Value und Finanzmarktkapitalismus nicht weniger, sondern mehr VW-Gesetze in unserem Land. [...] Das VW-Gesetz schützt die Belegschaften. Das ist gelebte und erfolgreiche Sicherung von Arbeitsplätzen. [...]Verlagerung, Schließung und Massenentlassungen, das sind doch die phantasielosen Antworten vieler Manager in Zeiten des Shareholder Value. [...] Ich sage Euch: Wir brauchen im Zeitalter von Globalisierung und Finanzmarktkapitalismus mehr Demokratie in der Wirtschaft und nicht weniger. Arbeitnehmermitbestimmung ist Garant für langfristigen Unternehmenserfolg. Arbeitnehmermitbestimmung ist die Barriere gegen die Kurzfristorientierung im Finanzmarktkapitalismus. Mitbestimmung ist die beste Therapie gegen die Heuschrecken-Krankheit. [...] VW-Gesetz und die Regelungen in der Montanindustrie sind Leuchttürme der Unternehmens-Mitbestimmung. Das VW-Gesetz bestimmt aber nicht nur die Unternehmenskultur bei uns in Deutschland. Auch die zig tausend Kolleginnen und Kollegen an den ausländischen Produktionsstandorten wissen seinen Wert zu schätzen. Arbeitnehmer können sich verständigen und solidarisch zeigen, um Standorte und Arbeitsplätze weltweit zu erhalten. Nach dem VW-Gesetz ist es nur mit Zustimmung von zwei Drittel des Aufsichtsrates möglich, über Standorte zu entscheiden. Ohne Zustimmung der Arbeitnehmer kann keine Standortverlagerung oder -errichtung erfolgen. Das VW-Gesetz schützt deshalb nicht nur die Belegschaften in Deutschland, sondern bietet Schutz vor Erpressungsversuchen für alle Belegschaften weltweit.“

Die Gegner: Europäische Kommission, Porsche, BDI und das Land Baden-Württemberg

Am 23. Oktober 2007 kippten die Richter des Europäischen Gerichtshofs das VW-Gesetz. Der EuGH erklärte das Gesetz im Kern für rechtswidrig. Es behindere den in der EU garantierten freien Kapitalverkehr. Die Bundesregierung legte daraufhin eine Neufassung des VW-Gesetzes vor. Die außerordentliche Sperrminorität für das Land Niedersachsen ist darin weiter enthalten. Im September 2008 eskaliert der Streit zwischen Berlin und Brüssel um das VW-Gesetz weiter. Die *EU-Kommission* will erneut vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) klagen. Das kündigt EU-Binnenmarktkommissar Charlie McCreevy an.

„Der jahrelange Streit zwischen Berlin und Brüssel um das VW-Gesetz hat einen neuen Höhepunkt erreicht. Die EU-Kommission will die Bundesregierung erneut vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen der Sonderrechte beim Autohersteller verklagen, wie der Sprecher von Binnenmarktkommissar Charlie McCreevy am Dienstag in Brüssel ankündigte. Der irische Kommissar werde seinen Kollegen diesen Schritt ‚so schnell wie möglich‘ vorschlagen. Die Wettbewerbshüter stoßen sich an der Regelung, wonach Niedersachsen mit gut 20 Prozent VW-Stimmrechtsanteil sein Vetorecht in der Hauptversammlung behält. ‚Die Sperrminorität muss entfernt werden‘, sagte der Sprecher. Im Aktienrecht üblich sind 25 Prozent. Der EuGH kann zwar nationale Gesetze nicht aufheben, aber Mitgliedstaaten auffordern, sie abzuschaffen. Da ein erneuter Richterspruch der zweite gegen die Regelung wäre, drohen Berlin bis zur Abschaffung diesmal hohe Zwangsgelder.“

http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/1812073_0_2147_vw-gesetz-eu-kommission-klagt-erneut.html

Auch die baden-württembergische Landesregierung lehnt das VW-Gesetz ab. Sie scheiterte Anfang September mit zwei Anträgen zur Abschaffung des VW-Gesetzes im Rechtsausschuss des Bundesrates. Ministerpräsident Günther Oettinger forderte die Bundesregierung auf, ihren Gesetzesentwurf zu überdenken. Der neue Entwurf müsse dem EU-Recht entsprechen und absehbare Risiken für Deutschland vermeiden.

„Der baden-württembergische Ministerpräsident Günther Oettinger tritt ebenfalls für eine Abschaffung des Gesetzes ein und stellt sich damit hinter den Stuttgarter Autobauer Porsche, der sich durch das Gesetz bei der Übernahme des Wolfsburger Autobauers eingeengt sieht. [...] Oettinger attackierte dagegen erneut die Sonderstellung Niedersachsens bei VW. Das Aktienrecht sehe ein Vetorecht von 25 Prozent vor. Dies müsse für alle Unternehmen gelten. Mit dem Festhalten an der 20-Prozent-Marke riskiere die Bundesregierung ohne Not ein neues Verfahren mit Brüssel und Strafzahlungen. Persönlich könne er Wulffs Position aber verstehen, der die Vermögenswerte Niedersachsens bei VW stärken wolle, sagte Oettinger.

vgl. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,578281,00.html>

[...]Porsche kündigte am Freitag an, in den nächsten Wochen die nötigen Schritte einzuleiten, um Volkswagen in seine Bilanz aufzunehmen. Dabei müssten die Vermögensgegenstände neu bewertet werden, sagte ein Sprecher in Stuttgart. VW werde dafür die notwendigen Unterlagen zur Verfügung stellen. Die Stuttgarter wollen bis November ihren Anteil an Europas größtem Autobauer auf mindestens 50 Prozent erhöhen. Am vergangenen Dienstag hatte Porsche seine Beteiligung an VW bereits auf 35,14 Prozent ausgeweitet und hält angesichts einer Präsenz in der Hauptversammlung von bis zu 60 Prozent damit die faktische Mehrheit an dem sehr viel größeren VW-Konzern.“

http://www.swissinfo.org/ger/news/newsticker/POLITICS_Merkel_will_EU_mit_VW_Gesetz_trotzen_Streit_im_Bundesrat_Zus.html?siteSect=146&sid=9749637&cKey=1221828611000&ty=ti&positionT=4 vom 19.09.2008)

Vor allem *Porsche*-Vorstandsvorsitzender Wendelin Wiedeking hat das Gesetz immer wieder kritisiert, weil es ihm die Einflussnahme auf den VW-Konzern erschwert, an dem Porsche schon den größten Aktien-Anteil hält.

„Porsche macht Front gegen Pläne der Bundesregierung, den Einfluss des Sportwagenbauers bei VW zu beschneiden. Das Vorhaben widerspreche dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH). Durch den Spruch der europäischen Richter vom Herbst waren die Stimmrechtsbeschränkungen weggefallen, durch die das Land Niedersachsen als zweitgrößter VW-Aktionär Entscheidungen bis dahin blockieren konnte. Es sei nicht ersichtlich, warum für VW andere Regeln gelten sollen als für andere Unternehmen, kritisierte Porsche-Chef Wendelin Wiedeking in einem Brief an Justizministerin Brigitte Zypries (SPD). ‚Ein neues VW-Gesetz würde die Bedingungen für den Wirtschaftsstandort verschlechtern und unserem Ansehen in Europa und der Welt massiv schaden.‘ Das Schreiben, dem nach Porsche-Angaben das Rechtsgutachten einer Rechtsanwaltskanzlei beigelegt wurde, ging auch an die Partei- und Fraktionsvorsitzenden im Bundestag, an die Ministerpräsidenten der Länder, den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und den VW-Chef Martin Winterkorn.“

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,532129,00.html>

So hat Porsche auf die jüngste Entscheidung aus Brüssel mit Genugtuung reagiert. „Die EU-Kommission bestätigt unsere Rechtsauffassung“, erklärte ein Porsche-Sprecher. Ebenso begrüßte der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) das Vorgehen der EU und forderte die komplette Streichung des VW-Gesetzes. „Für den Standort Deutschland wäre daher die ersatzlose Streichung des VW-Gesetzes das richtige Signal“, schrieb der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), Jürgen Thumann, in einem Brief an Bun-

deskanzlerin Angela Merkel (CDU). Er bat die Kanzlerin, sich für die Aufhebung einzusetzen – die entschied sich jedoch stattdessen, siehe oben, für eine Beibehaltung des umstrittenen Gesetzes.

Was bedeutet es? Ausblick und Vertiefung

Die Auseinandersetzungen um das VW-Gesetz sind prototypisch für zwei tiefer liegende Phänomene:

- Zum Einen die Komplexität der Politik in einem Mehrebenensystem und
- zum Anderen der Wandel bzw. Umbau des sog. Rheinischen Kapitalismus und der Deutschland-AG

Zur Veranschaulichung des ersten Aspekts lässt sich etwa die Überlegung heranziehen, wonach die Bundesregierung – v.a. im direkten Kontakt mit den Betroffenen – Unterstützung und Verständnis signalisiert, obwohl sie rechtliche und ordnungspolitische Bedenken hat. Sie wartet aber darauf, dass die europäische Ebene eingreift und steht so innenpolitisch besser da. Auch das Auftreten der baden-württembergischen Landesregierung als neuem Akteur zeigt, wie stark inzwischen „über Bande gespielt“ wird und wie verschlungen Entscheidungsprozesse verlaufen.

Beim zweiten Punkt geht es um den „Kulturkampf“ zwischen den Wirtschaftsmodellen, die eher liberal und unkoordiniert ausgerichtet sind, und jenen, die stärker sozial(-demokratisch) und koordiniert sind. In der Logik eines „freien Marktes“ ist das VW-Gesetz ein Relikt aus alten staatsinterventionistischen Tagen und ordnungspolitisch wie funktional nicht mehr angemessen. Das wäre der eigentliche Eisberg, dessen Spitze die aktuelle Auseinandersetzung bildet.