

## Muss der Staat Volkswagen retten?

Der Abgasskandal von Volkswagen hat das Potenzial, den Konzern mehr zu kosten als BP für das „Deepwater Horizon“-Unglück zu zahlen hatte. Unser Kolumnist wagt ein Gedankenspiel – und zieht Vergleiche mit Landesbanken.

Volkswagen hat in diesem Jahr einen „Lauf“. Zunächst wurde das staunende Publikum durch die Querschüsse des Ferdinand Piëch trefflich unterhalten, bis dieser unter dem Druck der öffentlichen Meinung beidrehen musste. Dann schwang sich VW, gemessen am Fahrzeugabsatz, zum größten Automobilhersteller der Welt auf. Und nun wird das VW-Jahr durch einen handfesten Paukenschlag garniert, dass die Wolfsburger zugeben müssen, bei mindestens elf Millionen Fahrzeugen Abgaswerte manipuliert zu haben.

War es die Besessenheit und Eitelkeit, die größten Automobilisten der Welt sein zu wollen, die im VW-Vorstand das Maß für Recht und Anstand verloren gehen ließen? Oder war es der große staatliche Einfluss in Wolfsburg, der den vollständig privaten Unternehmen gerne beweisen will, wie überlegen das korporatistische deutsche Wirtschaftsmodell sein kann. Zudem darf ja nicht vergessen werden, dass es ein eigens verabschiedetes VW-

Gesetz gibt, mit dem Deutschland im Übrigen gegen den EU-Geist verstößt. Aber derartige Verstöße gegen die vielbeschworbenen EU-Werte scheinen in diesen Monaten und Jahren ohnehin nicht allzu wichtig genommen zu werden, wie der Murks um Griechenland und das aktuelle Flüchtlings-Chaos eindrücklich bestätigen.



Sogleich drängt sich bei VW der Vergleich zu RWE auf, bei dem ebenfalls die öffentliche Hand maßgeblich beteiligt ist. An dieser Stelle werden zudem unheilige Erinnerungen an das deutsche staatliche Bankwesen wach, welches ebenfalls gegen den Widerstand der EU betrieben wurde. Bis zur großen Finanzkrise hatten bekanntlich einige bundesdeutsche Länder durch ihre Landes-

banken versucht, am weltweiten Finanzspiel in vorderster Reihe teilzunehmen. Ausgestattet mit Staatsgarantien gebärdeten sich viele Landesbanken wie vogelwilde Hedgefonds, bis sie dann durch die US-amerikanische Subprime-Krise schmachvoll kollabierten.

Im Unterschied zu Hedgefonds, die stets mit Eigenkapital arbeiten und nicht systemrelevant sind, durften in diesem Fall am Ende der deutsche Steuerzahler sowie der hiesige Zinssparer die hiesige staatliche Abenteuerlust ausgleichen. Die Streckung der aufgelaufenen Verluste durch „Bad Banks“ macht die Sache zwar intransparenter, nicht aber billiger. Immerhin ist dem Steuerzahler dieses Vorgehen bereits hinreichend durch den ständig hinausgeschobenen Griechenland-Bankrott bekannt.

Über Volkswagen kann man gewiss sagen, dass der Konzern für Niedersachsen und Deutschland Systemrelevanz besitzt, wenngleich eine solche Abhängigkeit nicht begrüßenswert sein dürfte.

Angesichts der Anzahl betroffener Fahrzeuge droht VW jetzt ein finanzielles Debakel. Da aber der Konzern seit Jahrzehnten schwachmargig operiert und keineswegs sonderlich finanzstark ist, bestehen existenzielle Gefahren für die Wolfsburger.

Hierzu eine simple Schadensberechnung. Bei elf Millionen betroffenen Fahrzeugen und einem Aufwand von 2.000 Euro pro Fahrzeug entstünde VW ein Wiedergutmachungsaufwand von 22 Milliarden Euro. Hinzu kommen Strafzahlungen in den Vereinigten Staaten, die drakonische Ausmaße annehmen können. Zudem besitzen US-Kläger viel Phantasie, wenn es darum geht, entstandene Umweltschäden einzuklagen.

Man erinnere sich daran, dass der britische Ölkonzern BP, der nicht vorsätzlich betrogen hatte, sondern nur in einem einzigen – wenngleich schwerwiegenden – Industrieunfall fahrlässig handelte, einen Gesamtschaden von nahezu 70 Milliarden Dollar zu beklagen hatte. Volkswagen ist zwar ein Umsatzriese auf Augenhöhe mit BP, aber die Finanzpolster und das Eigenkapital des Automobilkonzerns könnten derartige Schäden nicht auffangen. Von den privaten Sammelklagen und den hohen amerikanischen Rechtsberatungskosten ist dabei noch gar nicht die Rede. Zudem sind im Falle von VW, im Gegensatz zu BP, auch Autokäufer in weiteren Ländern betroffen.

Angesichts dieses Befundes könnte die Entwicklung perspektivisch in Richtung einer Vollverstaatlichung von VW führen, so dass abermals der Steuerzahler einspringen müsste. Damit nicht genug: So wie ich das staatliche Denken in Deutschland kennen gelernt habe, wird bald über eine höhere Steuer auf Dieselmotoren nachgedacht werden.

Aus Chicago,



Dr. Christoph Bruns