



Der ICE nach Berlin hat 15 Minuten Verspätung. Diess wartet in einer kleinen Lounge in der Bahnhofshalle. Er schwärmt davon, dass VW bald Elektroautos anbietet, die von der Fertigung bis zum Kundenbetrieb komplett CO₂-neutral sein werden. VW werde seinen Beitrag für das Pariser Klimaabkommen leisten, betont er



Der VW-Chef am Gleis 5. Regelmäßig fährt Diess mit dem Zug nach Berlin. Meistens für Gespräche in Ministerien oder für Medientermine. Sein Sohn lebt aber auch in der Hauptstadt, arbeitet für eine Software-Firma

Hier lesen Sie, was der VW-



In einer Tiefgarage am Wolfsburger Bahnhof steigt VW-Chef Herbert Diess (60) mit Reporter Wehmeyer aus einem Firmen-Golf GTI

VERGIFTUNGSGEFAHR
MOTOREN ABSTELLEN

Direkt nach der Milliarden-Entscheidung für E-Autos trifft sich Herbert Diess mit BamS-Chefreporter Jan C. Wehmeyer und redet Tacheles

FOTOS:
NIELS STARNICK



Da die Aufsichtsratssitzung länger gedauert hat als geplant, muss Diess einen späteren Zug nehmen. Allerdings ist die 1. Klasse ausgebucht. Mit seinem Pressechef Peik von Bestenbostel sucht der VW-Chef am Wagenstandsanzeiger das Bordrestaurant



Im Zug ist kein Sitzplatz mehr frei. VW-Mitarbeiter, die für das Wochenende zurück nach Berlin pendeln, erkennen sofort den Konzernchef und bestehen darauf, dass Diess ihren Platz nimmt



Diess erreicht Berlin. Von der Regierungspolitik erwartet er mehr Unterstützung, damit es mit der deutschen Autoindustrie weiter aufwärts geht. „Ich will unsere Krise nicht abhaken“, sagt er. Aber der Blick müsse nun nach vorn gerichtet werden

Chef wirklich von der Politik hält

Es ist die Stunde des Herbert Diess. Nach der Aufsichtsratssitzung am Freitag hat der VW-Chef grünes Licht für das wohl wichtigste Investitionsprogramm der Konzerngeschichte.

„Bis 2023 wollen wir 44 Milliarden Euro in die Zukunftsthemen investieren“, sagt Diess vor der internationalen Presse in Wolfsburg. Er will im Rekordtempo die Teslas dieser Welt abhängen, die „globale Nummer eins in der Elektromobilität“ werden.

Als eine US-Reporterin ihn auf den sinkenden Aktienkurs anspricht, sagt er: „Viele denken, dass die Autohersteller von Start-up-Firmen ersetzt werden. Diese Einschätzung wird sich bald ändern. Wir werden die sein, die andere verdrängen.“

Mit dieser Kampfansage verlässt der Vorstandschef den Raum, macht sich auf den Weg in den 13. Stock des VW-Hochhauses. Ihn begleitet sein Büro ist kühl eingerichtet, auf dem Schreibtisch liegen die Zulassungspapiere seiner Ducati Monster und ein Buch über den Dieselskandal. Das dunkle VW-Kapitel interessiert Diess heute aber nicht, er will über Zukunft reden.

Diess: „Wir haben einen großen Schritt gemacht. Dazu zählt der Umstieg von den Verbrennungsmotoren auf die Elektromobilität. Wir machen Deutschland zum leistungsfähigsten Elektro-Standort Europas. Nach dem Umbau unserer Werke in Zwickau, Emden und Hannover werden hier

die einzelnen Modelle unserer Elektro-Familie ‚ID.‘ produziert – komplett CO₂-neutral. Damit können wir dem Kunden ein reines Gewissen geben. Das ist der Weg, den Verkehr bis 2050 klimaneutral zu gestalten und bis 2040 im Prinzip den Ersatz aller Verbrennungsmotoren im Neuwagenmarkt zu schaffen.“

Das Aus für Benzin und Diesel rückt also näher. Diess hat noch einen Termin in Berlin, will dort seinen Sohn zum Essen treffen. Mit einem Golf GTI düst er vom Werksgelände in eine Tiefgarage am Wolfsburger Bahnhof. Anders als seine Vorgänger, die gern im Firmenjet die 180 Kilometer geflogen sind, fährt Diess Bahn. Er trinkt einen Kaffee in der Wartehalle. Auf die deutsche Auto-Politik angesprochen, redet er Klartext.

„Ich finde es schon alarmierend, dass um uns herum viel mehr passiert. In China gibt es eine ganz klare Haltung zum Thema Auto, einen Zukunftsplan. Auch in den USA herrscht eine Kultur, die nach vorn gerichtet ist. Das haben wir in Europa nicht geschafft.“

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass VW mit dem Dieselskandal die gesamte Branche in eine Vertrauenskrise gestürzt hat.

„Es stimmt, dass wir die Diesel-Diskussion ausgelöst haben. Das ist uns bewusst und wir tun wirklich alles, um den Skandal aufzuarbeiten. Dazu gehört, dass unsere Autos nach den Software-

Updates den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Leider kann sich zurzeit anscheinend kaum jemand in der deutschen Parteienlandschaft eine positive Perspektive für das Auto vorstellen. Ich glaube schon, dass wir eine rationale Analyse aufgegeben haben, zugunsten von kurzfristigen Schlagzeilen und einer emotionalen Diskussion. Dies hat letztlich nicht den etablierten Parteien geholfen, sondern den kleineren Parteien, die mittlerweile eine viel klarere Haltung haben.“

Derzeit fühlt sich der VW-Chef bei keiner Partei so richtig gut aufgehoben: „Ich muss ehrlich sagen, wir haben in letzter Zeit viel mit der Politik gesprochen. Das war alles sehr vergangenheitsorientiert. Es ging überwiegend über die Einfahrverbote in den Städten.“

Hunderttausende Dieselfahrer sind aber ganz aktuell davon betroffen. Im Wochenrhythmus verhängen deutsche Gerichte weitere Verbote. Die Politik wirkt fast machtlos, versucht die Autoindustrie zum Handeln zu bewegen...

„Dafür muss man Verständnis haben. Dass man sich am Automobilstandort Deutschland aber nur auf die Diskussion um die Hardware-Nachrüstung von alten Dieselaautos einlässt, verstehe ich nicht. Hier hätte übrigens rechtzeitige rechtliche Klarheit Einfahrverbote verhindern können. Jetzt entscheiden die Gerichte. Wir haben ja tatsächlich viel getan, um

da mitzuhelfen. Natürlich tut es uns leid, dass durch unsere Fehler die gesamte Branche unter Druck geraten ist. Aber diese Diskussion darf nicht ewig dauern.“

Auf dem Bahnsteig setzt Diess seine Wollmütze auf. „Keine Fotos damit“, sagt er und lacht. Im ICE nach Berlin ist in der 1. Klasse kein Platz mehr frei. Der Chef des größten deutschen Unternehmens fährt 2. Klasse. VW-Pendler staunen, bieten ihm ihren Sitzplatz an.

Diess: „Volkswagen gilt doch als der ewiggestrige Riese. Jetzt stecken wir unser ganzes Geld in die Veränderung. Wir setzen voll auf die Elektromobilität. Wir bauen neue Werke, nehmen sogar in Kauf, dass Arbeitsplätze wegfallen. Das ist ein enormes Risiko für alle. Für die Eigentümer, für die Gewerkschaften, für das Management. Sie haben sich alle auf den Plan eingelassen. Und das geschieht, während die Berliner Politik Dieseltöpfe abhält. Das hilft Deutschland nicht.“

In Wagen 34 wünscht sich Diess einen Zukunftsgipfel für die Autoindustrie.

„Ich hoffe, dass wir wieder eine positivere Haltung zum Auto erreichen. In Niedersachsen ist uns das gelungen. Insgesamt nehme ich wahr, dass wir nur von Umfrage zu Umfrage denken, von Wahl zu Wahl. So können wir den Wirtschaftsstandort nicht weiterentwickeln. Wir müssen in der Demokratie in Europa in der Lage sein, dass wir uns im Techno-

logie-Wettstreit mit China messen können, sonst haben wir hier den Wohlstand verspielt.“

Die mächtige Autolobby in Deutschland hat es aus Sicht von Diess nie gegeben: „Die Autoindustrie wurde nie gefördert. Sie war stets eine Steuerquelle und stark durch staatliche Regulierung bestimmt. Allerdings haben wir immer von den guten Standortbedingungen profitiert. In den letzten 30 Jahren gab es aber keine Industriepolitik. Jetzt brauchen wir ein konstruktives politisches Umfeld, weil wir Wettbewerber aus China haben, dort gibt es eine stark unterstützende Industriepolitik.“

Der Zug erreicht Berlin. Die Politik hat angekündigt, die Produktion von Batteriezellen in Deutschland zu fördern. Gleichzeitig ist VW in Verhandlungen, eine Batteriefabrik möglichst in Deutschland zu bauen. Diess reicht das aber nicht aus.

„Das Elektroauto macht gar keinen Sinn, wenn wir die Energieerzeugung nicht schaffen und weiter im schlechtesten Fall mit Kohlestrom fahren. Wir brauchen ein koordiniertes Vorgehen. Das Elektroauto braucht Infrastruktur. Das heißt, wir brauchen regulatorische Maßnahmen, eine Aufwertung der Stromnetze und Vorgaben für Bau- und Mietrecht, damit die Kunden laden können. Die Industrie kann das nicht allein. Bisher ist das alles noch zu unkonkret. Es fehlt eine echte Agenda Auto.“