



„Null-Fehler-Toleranz in Sachen Compliance“: Die Stimmung zwischen Daimler-Chef Dieter Zetsche (links) und VDA-Präsident Matthias Wissmann war auch schon mal besser.

Foto dpa

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Daimler am Pranger

Von Susanne Preuß

Einen erholsamen Urlaub wünscht Daimler-Chef Dieter Zetsche seinen Mitarbeitern über das Internet. Diesen Mittwoch war im Autoland Baden-Württemberg der letzte Schultag, und für einen großen Teil der Daimler-Belegschaft beginnen damit auch die Ferien. Doch die Stimmung ist alles andere als urlaubsmäßig und das nicht nur, weil es seit Tagen kalt und regnerisch ist. Zwar könnten die Mitarbeiter stolz sein auf das Erreichte. Denn Daimler hat im zweiten Quartal wieder einmal alle möglichen Rekorde gebrochen und ein Super-Ergebnis erwirtschaftet. Aber viele lässt es eben nicht kalt, was gerade sonst noch passiert, jenseits des Alltags im Büro oder am Band. Erst die Großbrazzia, weil vielleicht auch Mercedes Teil des Dieselskandals ist. Dann der Poker um die Zukunft des Stammwerks Untertürkheim im Zeitalter des Elektroautos und jetzt auch noch der Kartellverdacht und giftige Streitereien in der Branche. Täglich ist man aufs Neue mit schlechten Nachrichten konfrontiert. Wer vor kurzem noch bei einem Vorzeigunternehmen arbeitete, sieht sich jetzt plötzlich an den Pranger gestellt. Zumindest die Führung sollte sich jetzt nicht an Zahlen ergötzen, sondern alles daransetzen, dass der dramatische Ansehensverlust aufgehalten wird.

Wind unter dem ICE

Von Thimo Heeg

Bahnchef Lutz – an diese Kombination von Amt und Name muss man sich noch gewöhnen. Es fällt umso schwerer, als der unverhofft gestartete Richard Lutz in seinen bisher sechs Monaten als oberster Lokführer viel richtig und wenig falsch gemacht hat, weshalb er in der Öffentlichkeit kaum auffällt. Für negative Schlagzeilen scheint Lutz bisher nicht zur Verfügung zu stehen. Die Züge fahren so pünktlich wie lange nicht mehr. ICEs und ICs sind voll, die Fernverkehrsparade der Bahn meldet neue Fahrgastrekorde. Selbst der problembehaftete Güterverkehr biegt offenbar auf das richtige Gleis ein. Alles bestens also? Zumindest hat der Konzern seine Prognose für Umsatz und Gewinn im laufenden Jahr jetzt korrigiert, und zwar nach oben. Doch der aus der Pfalz stammende Lutz bleibt bodenständig. Er weiß um den angeschlagenen Ruf der Bahn. Er weiß, wie abhängig der Konzern von der Politik ist – gegenwärtig ungeschön demonstriert am Beispiel der schleppenden Besetzung zweier Vorstandsposten. Und er weiß, dass vieles, was er jetzt erntet, sein Vorgänger gesät hat. Man sei auf Kurs, sagt Bahnchef Lutz also. Und fügt klugerweise hinzu, dass es natürlich noch Verbesserungsbedarf gebe. Vielleicht kann er mit seiner Rhetorik beginnen: „Wir haben Wind unter den Flügeln, aber mental haben wir nicht ab“ – dieses Bild käme selbst Fußballern nicht in den Sinn, geschweige denn Eisenbahnern.

Sieg für die Sicherheit

Von Jonas Jansen

Die großen Internetkonzerne jubeln: Der amerikanische Softwarehersteller Adobe beerdigt seine Flash-Plattform, und alle sind darauf vorbereitet. Google und Microsoft verkünden noch am Tag der Nachricht, dass sie die Unterstützung für den Flash-Player in den Internetbrowsern Chrome und Edge weiter zurücksetzen, auch der Firefox-Browser des Mozilla-Projektes will von nächstem Jahr an seine Nutzer immer fragen, ob Flash wirklich noch ausgeführt werden soll. Facebook fordert seine Entwickler auf, vollständig auf Alternativen zu Flash zu setzen, Google spricht in einem Blogbeitrag gar „für das Web“, das bereit sei, sich von Flash zu befreien. Die allgemeine Begeisterung zeigt die vorige Generativität einer gesamten Branche von einem Programm, das über Jahre hinweg ein Sicherheitsrisiko auf Internetseiten dargestellt hat und gleichzeitig noch von Millionen Menschen benutzt wurde. Kriminelle und der Flash-Player von Adobe waren gute Kameraden, die sich über Schwachstellen in der Software immer in Rechner einschleichen. Das einstmalig nahezu unverzichtbare Programm für Animationen und Grafiken im Netz ist technisch schon lange von anderen Programmen überholt worden. Dass die Vorlaufzeit für die Beerdigung von Flash mit zweieinhalb Jahren recht lang ist, zeigt, wie verbreitet es noch ist. Doch klar ist: Ohne Flash ist das Internet besser dran.

Daimler irritieren die BMW-Irritationen

Der Konzernchef will von einem Zerwürfnis mit BMW nichts wissen. Zetsche freut sich über gute Verkäufe – auch vom Diesel.

Von Susanne Preuß und Henning Peitsmeier

STUTTGART/MÜNCHEN, 26. Juli. Ein Kartellverdacht gegen deutsche Autohersteller kostet die Konzerne Milliarden. Allein Daimler ist an der Börse fast 5 Milliarden Euro weniger wert als vor einer Woche, als von den Vorwürfen noch nichts bekannt war. Und trotz einer guten Halbjahresbilanz ist der Kurs der Daimler-Aktie auch am Mittwoch noch einmal gesunken. „In der Tat macht die Autoindustrie Schlagzeilen – aber keine guten“, sagte der Daimler-Vorstandsvorsitzende Dieter Zetsche in einer Telefonkonferenz.

Dass sich in dieser Situation VDA-Präsident Matthias Wissmann auf Distanz begibt, einen Kulturwandel und eine „Null-Fehler-Toleranz in Sachen Compliance“ einfordert, sorgt für Empörung: „Ich war

überrascht über diese Stellungnahme und möchte dazu derzeit nichts mehr sagen“, lautet die erkennbar verärgerte Reaktion des Daimler-Chefs, der üblicherweise sehr zurückhaltend mit Kommentaren ist. Daimler, so bekräftigte er, habe ein umfassendes Compliance-Programm, das sich auch mit Kartellrechtsfragen befasse und laufend verbessert werde. Der Stuttgarter Konzern war vor mehr als einem Jahrzehnt wegen verschiedener Korruptionsfälle ins Visier der Börsenaufsicht SEC geraten und hatte im Zuge dessen ein Vorstandssprekariat für Recht und Integrität eingerichtet.

Zu den aktuellen Kartellvorwürfen sagte Zetsche nichts, sondern verwendete auf mehrfache Nachfragen nur den Satz, dass man sich „zu Spekulationen“ nicht äußere. Damit bleibt auch unklar, ob und wann Daimler die Kartellbehörden informiert hat. Sofern Daimler schneller war als VW und umfassendes Material zur Verfügung stellt, könnten die Stuttgarter in einem Kartellverfahren den Kronzeugenstatus in Anspruch nehmen und im Fall eines Urteils straffrei bleiben.

Das Nachsehen hätte BMW. Die Bayern haben erklärtermaßen keine Selbstanzeige gestellt. Dass es die Treffen der Entwicklungsvorstände im sogenannten Fünfer-Kreis (Daimler, BMW, VW, Audi, Porsche) über viele Jahre gab, wird auch von BMW nicht bestritten. Im Gegenteil: Nur zu gern hätten die Münchner die Fünfer-

Runde in die Arbeitsgruppen beim Verband der Automobilindustrie (VDA) integriert. Aber Mitglied eines Kartells zur Vertuschung eines Abgabebetrugs wollen sie nicht gewesen sein.

Umso deutlicher werden Irritationen über das Verhalten der Daimler-Führung gezeigt. Denn anders als mit VW pflegt BMW mit Daimler seit Jahren sehr enge Beziehungen. Die beiden Premiumhersteller kaufen gemeinsam diverse Autoteile bei Zulieferern ein und sind auch aktuell in Kooperationsgesprächen: Möglicherweise sollen die Car-Sharing-Unternehmen Drive Now und Car2Go zusammengelegt werden. In München herrsche tiefes Misstrauen gegenüber den Stuttgarter, ist aus der Konzernzentrale am Petuelring zu hören. Daimler-Chef Dieter Zetsche allerdings wischte Mutmaßungen über den Abbruch der Gespräche vom Tisch: „Ich habe keinen Anlass, von irgendwelchen Irritationen auszugehen.“

Der Kartellverdacht ist nicht das einzige Streitthema zwischen den Premiumherstellern. Daimler hat sich vorige Woche schon unbeliebt gemacht, als der Konzern ein freiwilliges Rückrufprogramm auflegte, um 3 Millionen Dieselmotoren eine Softwareaktualisierung der Motorsteuerung nachzurüsten. Bei einigen scheine die „operative Hektik ausgebrochen zu sein“, hieß es dazu in München unter Hinweis auf den Dieselpöbel der Bundesregie-

rung am 2. August, auf dem die deutschen Autohersteller eigentlich gemeinsam einen Vorschlag unterbreiten wollten.

„Die Nachrüstungen werden einen deutlich stärkeren Einfluss auf den Schadstoffausstoß haben, als die angedachten Fahrverbote das erreichen können“, sagte Zetsche mit Blick auf die baden-württembergische Landeshauptstadt, in der das Verwaltungsgericht an diesem Freitag über die Notwendigkeit von Fahrverboten entscheidet. Für die ersten Modelle sei die Entwicklung der Software schon abgeschlossen. „Wir sind in der Abstimmung mit den Behörden“, sagte Zetsche und demonstrierte damit, dass Mercedes-Fahrer voraussichtlich schneller mit einem Update rechnen können als die Kunden der Konkurrenz.

Das schwindende Vertrauen in den Dieselmotor macht sich bei Mercedes-Benz offenbar auch nicht so stark bemerkbar wie bei anderen Marken. So meldet das Kraftfahrtbundesamt (KBA), dass im ersten Halbjahr die Zahl der in Deutschland zugelassenen Dieselaautos bei Audi um 12 Prozent, bei VW um 11 Prozent und bei BMW um 10 Prozent gesunken sei, bei Mercedes-Benz aber nur um 0,5 Prozent. Bezogen auf den gesamten Dieselsalabsatz, verbrachte Mercedes noch ein Wachstum, wenn auch etwas unterproportional, berichtete Zetsche. Es gebe auch keine negative Entwicklung der Wiederverkaufswerte.

Politischer Druck auf den VW-Aufsichtsrat wächst

Opposition fordert Konsequenzen für verantwortliche Vorstände, wenn die Kartellvorwürfe bestätigt werden

HAMBURG/FRANKFURT, 26. Juli. Berichte über mögliche Kartellabsprachen von Volkswagen (VW), Daimler und BMW schlagen in der niedersächsischen Landespolitik und bei Klägern gegen VW im Abgaskandal hohe Wellen. Der niedersächsische CDU-Landesvorsitzende Bernd Althusmann forderte den Ministerpräsidenten des Landes, Stephan Weil (SPD), am Mittwoch in Hannover auf, im Aufsichtsrat von VW „schonungslos reinen Tisch zu machen“. VW-Aufsichtsratschef Hans Dieter Pötsch hatte das Kontrollgremium wegen der Kartellvorwürfe für den späten Nachmittag zu einer außerordentlichen Sitzung nach Wolfsburg berufen. Weil hatte zuvor erklärt, dass er als Aufsichtsrat von VW erst aus der Presse von der Selbstanzeige von Volkswagen bei den Kartellbehörden erfahren habe. Niedersachsen mit 20 Prozent an Volkswagen beteiligt und damit nach den Eigentümerfamilien Porsche und Piëch zweitgrößter Einzelaktionär. Im Aufsichtsrat hat das Land zwei Vertreter.

Sollte der VW-Aufsichtsrat, wie schon im Abgaskandal um manipulierte Dieselmotoren, vom Vorstand jetzt auch über die Kartellvorwürfe nicht rechtzeitig informiert worden sein, forderte Althusmann Konsequenzen. „Die verantwortlichen Vorstandsmitglieder müssten dann unverzüglich abgelöst und in Regress genommen werden“, warnt der Jurist. Rechtsfragen im internationalen Kontext zu prüfen koste zudem Zeit. „Auch bei den größten Kanzleien dauert es zwei bis drei Wochen, die rechtlichen Risiken weltweit abzuschätzen“, erklärt Krauskopf. Zu den Sofortmaßnahmen in Konzernen gehöre, zu prüfen, wo sie möglicherweise Rechtsnormen verletzt haben.

Auch Rupprecht Podszun, Kartellrecht-Ordinarium an der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf, überrascht die Verschwiegenheit der Autobauer nicht. „Das ist die einzig richtige Strategie“, sagt er. „Solange man nicht weiß, wie die Kommission sich positioniert, sollte man sich nicht in die Karten schauen lassen.“ Dass

Die Verärgerung von VW-Aufsichtsratsmitgliedern war deswegen vor dem Treffen groß. „Der Vorstand ist in der Pflicht, das Aufsichtsgremium umfassend zu informieren“, hieß es aus den Reihen der Arbeitnehmervertreter. Zudem erwarte der Betriebsrat, dass sich der Vorstand wegen der Kartellvorwürfe gegenüber der Belegschaft erkläre, hatte ein Sprecher vorher gesagt. „Hier schwindet das Vertrauen in die Unternehmensführung auch täglich mehr.“ Die jüngsten Kartellvorwürfe gegen die deutschen Autobauer befeuern auch die Klagen gegen den VW-Konzern. Empörte VW-Aktionäre riefen an und sagten „jetzt reicht’s“, berichtete Marc Tüngler von der Deutschen Schutzgemeinschaft für Wertpapierbesitz (DSW). Bislang sind beim Landgericht in Braunschweig rund 1400 Schadensersatzklagen anhängig, der Streitwert beläuft sich auf mehr als acht Milliarden Euro.

Wegen des Kartellverdachts gegen die führenden deutschen Autokonzerne forderte Tüngler ebenfalls eine schnelle Auf-

klärung. „Wenn es diese Selbstanzeigen gibt, warum wurde dann nicht ad-hoc gemeldet?“, so Tüngler. „Warum steht dazu nichts in den Geschäftsberichten?“

Althusmann stellte eine mögliche Verknüpfung zwischen der Selbstanzeige und den Ermittlungen im VW-Abgaskandal her. Er wollte von Weil deswegen auch wissen, „ob in den unter Verschluss gehaltenen Ermittlungsberichten der von VW beauftragten Kanzlei Jones Day Hinweise auf die jetzt diskutierten kartellrechtlichen Absprachen der Automobilkonzerne zu finden sind“. Sollte dies der Fall sein, hätte sich Weil zum Teil „eines Schweigekartells“ gemacht.

Selbst wenn VW nicht angeklagt oder verklagt würde, käme der Konzern nicht aus den Schlagzeilen. Mit den amerikanischen Behörden hat VW einen Vergleich geschlossen. Strafrechtliche Konsequenzen drohen deshalb einzelnen Mitarbeitern. Der seit Anfang des Jahres in Amerika inhaftierte VW-Manager Oliver Schmidt will sich nun doch schuldig bekennen. Die Staatsanwaltschaft wirft ihm

vor, Teil einer Verschwörung zum Betrug und Verstoß gegen Umweltgesetze gewesen zu sein. Bislang hatte Schmidt sich für unschuldig erklärt.

Für Aufsehen in Deutschland sorgt derzeit ein Schreiben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA), das dieser Zeitung vorliegt. Darin drängt das Amt den Eigentümer eines VW Amarok mit einer illegalen Abschalteneinrichtung zur Nachrüstung – ansonsten drohe die Stilllegung durch die Zulassungsbehörde. An diese will das KBA die Halter- und Fahrzeugdaten übermitteln. Der Pick-Up war das erste VW-Modell, für ab Januar 2016 ein freiwilliges Software-Update angeboten wurde.

Anwälte von klagenden VW-Kunden sehen die Umrüstung kritisch. Dadurch könnte die Beweisführung in anhängigen Zivilklagen erschwert werden. Per Eilantrag wollen Anwälte das KBA an der Weitergabe der Halterdaten hindern. Ein entsprechender Antrag sei beim Verwaltungsgericht Freiburg eingegangen, bestätigte ein Gerichtssprecher.

CARSTEN GERMIS/MARCUS JUNG

Die Gründe für das Schweigen des „Autokartells“

Die Kartellbehörden werden strenger und schwerer berechenbar / Drei Tage warten, bis der Shitstorm nachlässt

BERLIN/FRANKFURT, 26. Juli. Obwohl die Vorwürfe gegen die Autokonzerne wegen mutmaßlicher Kartellabsprachen die Schlagzeilen beherrschen, kommentieren diese die Vorwürfe nicht. Der Reputation der Autoindustrie droht ein weiterer schwerer Schlag – doch das ohrenbetäubende Schweigen hat seine Gründe.

„Sie haben einen ‚Shitstorm‘, der hält aber nur bis zu 72 Stunden an“, sagt Patrick Krauskopf aus der Kanzlei Agon Partners in Zürich, im Sommerloch womöglich länger. Der Anwalt hat sich darauf spezialisiert, bei kartellrechtlichen Problemen auch Rat in Sachen Kommunikation zu geben. „An der medialen Front haben Sie 48 bis 72 unangenehme Stunden zu überstehen. In dieser Zeit werden sich die Kommentatoren in den Medien überbieten“, räumt Krauskopf ein – doch dann lasse das Interesse tendenziell nach-

Eine verführte Stellungnahme sei äußerst riskant. „Wenn Sie mit einem unbegründeten oder überstürzten ‚mea culpa‘ in die Öffentlichkeit gehen, kann dies vor allem in Amerika zivilrechtliche Klagen befeuern“, warnt der Jurist. Rechtsfragen im internationalen Kontext zu prüfen koste zudem Zeit. „Auch bei den größten Kanzleien dauert es zwei bis drei Wochen, die rechtlichen Risiken weltweit abzuschätzen“, erklärt Krauskopf. Zu den Sofortmaßnahmen in Konzernen gehöre, zu prüfen, wo sie möglicherweise Rechtsnormen verletzt haben.

Auch Rupprecht Podszun, Kartellrecht-Ordinarium an der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf, überrascht die Verschwiegenheit der Autobauer nicht. „Das ist die einzig richtige Strategie“, sagt er. „Solange man nicht weiß, wie die Kommission sich positioniert, sollte man sich nicht in die Karten schauen lassen.“ Dass

Daimler und VW jeweils Anträge für eine Kronzeugenregelung gestellt haben, lasse auf stichhaltige Verdachtsmomente schließen. So eine Meldung sei für die Konzerne ein kaum kalkulierbares Risiko. Die Kartellbehörden hätten ein breites „Aufgreiffen“ – könnten sich also relativ frei überlegen, ob sie einschreiten oder nicht. Das sei anders als im Strafrecht. Trotz Milliardenbeträgen würden Kartellbußen wie Ordnungswidrigkeiten sanktioniert – und da hat der Staat ziemlich freie Hand. Hier spreche allerdings die extrem wichtige Branche für ein Eingreifen.

Die Kartellbehörden wollen inzwischen „echte Abschreckungswirkung erzielen“, sagt Podszun. „Früher war das anders, da wurden Kartellbußen eingepreist.“ Zudem habe die Kronzeugenregelung das Entdeckungsrisiko in die Höhe getrieben. „Man kann sich nicht mehr auf die Mitkartellanten verlassen“, sagt Pod-

zun. Kartelle würden deutlich seltener von den Behörden selbst aufgedeckt.

Die zunehmende Härte der Behörden in Europa spiegelt sich auch in der Höhe der verhängten Bußgelder wider: Laut einer Studie der britischen Anwaltskanzlei Allen & Overy hat die EU-Kommission im Jahr 2016 über 3,7 Milliarden an Strafzahlungen gegen Kartellanten verhängt. Das ist rund eine Milliarde Euro mehr als noch im Vorjahr und mehr als je zuvor. Auf der ganzen Welt verhängten Kartellbehörden knapp 6 Milliarden Euro an Geldbußen.

Schon seinerzeit sorgte die Automobilbranche mit illegalen Preisabsprachen unter Lastwagenherstellern für ein Rekordbußgeld von deutlich über 2,9 Milliarden Euro. Auch hier steht Daimler neben Volvo, Iveco, DAF und MAN am Pranger. Während der schwäbische Konzern mehr als eine Milliarde Euro zahlen musste, ging die VW-Tochter MAN dank einer

Selbstanzeige und der Kronzeugenregelung straffrei aus. Für dieses Jahr geht der Report ebenfalls von einer höheren Aktivität der deutschen Wettbewerbsbehörden aus. Als Grund geben die Kartellrechtler von Allen & Overy die jüngste Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen an, die es dem Bundeskartellamt erleichtern soll, Untersuchungen einzuleiten und Bußgelder zu verhängen.

Im schlimmsten Fall könnten nicht nur die EU-Kommission und das Bundeskartellamt den Unternehmen auf die Pelle rücken. „Es ist durchaus denkbar, dass sich auch die Amerikaner den Fall ansehen“, sagt Podszun. Die Vereinigten Staaten hätten ein Kartellrecht, das dem europäischen sehr ähnlich ist. Die Befugnisse reichten allerdings nicht sehr weit – wenn Unterlagen in Deutschland lägen, könnten die amerikanischen Ermittler darauf nicht zugreifen.

HENDRIK WIEDUWILT/MARCUS JUNG