

„Es ist höchste Zeit, das VW-Gesetz abzuschaffen“

Claus Döring
Chefredakteur der Börsen-Zeitung

„ Es waren gerade die vom VW-Gesetz vorgegebenen Ausnahmen vom marktwirtschaftlichen System der Kontrolle durch den Wettbewerb und guter Corporate Governance, die dem aktuellen Skandal zumindest Vorschub geleistet haben.“

Ich danke Ihnen, lieber Herr *Tichy*, sehr herzlich für die freundliche Begrüßung und Ihnen, lieber Herr *Dr. Hank* und der Jury, für die Sie heute gesprochen haben, für die sehr wohlwollende Laudatio. So angenehm es war, Ihren Ausführungen zu lauschen und sich gelegentlich die Frage zu stellen: „Soll das wirklich ich sein, über den Herr *Hank* da redet?“, so werde ich diese Lobrede als Finanzjournalist natürlich nicht zum Nennwert verbuchen, sondern mit den nötigen Wertberichtigungen versehen. Die Leser der Börsen-Zeitung unter Ihnen wissen, dass wir bei der Börsen-Zeitung ein Faible für Wertberichtigungen haben und es deshalb auf unserer Kommentarseite seit vielen Jahren eine tägliche Rubrik gibt mit dem bezeichnenden Namen „Wertberichtigt“.

Aber ungeachtet der nötigen Wertberichtigungen freue ich mich natürlich sehr über diese Auszeichnung, und zwar aus drei Gründen.

Erstens gehört der Ludwig-Erhard-Preis für Wirtschaftspublizistik zu den schönsten Anerkennungen, die man als Wirtschaftsjournalist erhalten kann – jedenfalls dann, wenn man von marktwirtschaftlichen Grundsätzen überzeugt ist. Und wenn man sich die lange Liste der Preisträger anschaut, dann ist das das Who is Who der führenden Wirtschaftsjournalisten dieses Landes. Da gehört man natürlich gerne dazu und freut sich über diese Ehre. Vor allem dann, wenn man für eine Zeitung arbeitet, deren Resonanzboden nicht eine Millionenaufage ist, und man sich also die Wahrnehmung durch Inhalte erarbeiten muss.

Und damit bin ich beim zweiten Grund meiner Freude: Denn ein Wirtschaftsjournalist kann noch so kluge Gedanken haben, es wird sie niemand hören oder lesen, wenn es am passenden Medium für den Transport dieser Gedanken fehlt. Insofern gilt die Auszeichnung auch der Zeitung, in der ich schreiben kann und die ich als Chefredakteur führe. Ehe ich vor gut 15 Jahren die Chefredaktion der Börsen-Zeitung übernahm, war ich – so wie Sie hier heute – schon einmal bei einer Ludwig-Erhard-Preis-Verleihung, damals natürlich in Bonn. Seinerzeit bekam mein Vorgänger als Chefredakteur der Börsen-Zeitung, nämlich *Hans-Konradin Herdt*, diesen Preis, und ich hätte damals nicht zu träumen gewagt, einst selbst zu den Preisträgern zu gehören. Schon deshalb nicht, weil mein journalistisches Metier die Unternehmensberichterstattung war und wirtschaftspolitische Themen damals von mir eher selten behandelt wurden.

Aber natürlich spielen Unternehmen und Unternehmer beziehungsweise Unternehmerinnen eine zentrale Rolle in der marktwirtschaftlichen Ordnung. Und nicht alle nehmen dabei eine so vorbildliche Rolle ein wie Frau *Dr. Leibinger-Kammüller*. Herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle auch von meiner Seite an Sie, Frau *Leibinger-Kammüller*, der Laudatio von Herrn *Hank* ist da nichts hinzuzufügen.

In den Fokus der Öffentlichkeit und auch der Wirtschaftsmedien kommen die oft publizitätsscheuen Familienunternehmen ja in vielen Fällen erst dann, wenn es Schieflagen zu vermeiden gibt oder sich Familienstämme in aller Öffentlichkeit streiten. Das kommt zwar angesichts der vielen familiengeführten oder familienkontrollierten Unternehmen in Deutschland eher selten vor, hat aber dann, wenn es passiert, immer einen großen Aufmerksamkeitswert. Und wie bedeutsam in einer marktwirtschaftlichen Ordnung die Führung und Kontrolle von Unternehmen für die Akzeptanz des Wirtschaftssystems durch die Bürger und die Politik sind, das hat in diesen Tagen ein familienkontrolliertes – oder sollte ich besser sagen: gewerkschaftskontrolliertes – Unternehmen in Wolfsburg vor Augen geführt. Der VW-Konzern wäre *Ludwig Erhard* ein Dorn im Auge, meine Damen und Herren, aber dazu später mehr.

Ludwig Erhards Credo war der Wettbewerb

Ich möchte vorher noch den dritten Grund nennen, weshalb ich mich über die Ehrung sehr freue. Er hat mit meiner Vita zu tun und meinem Studienort. Wie Sie von Herrn *Hank* gehört haben, habe ich Volkswirtschaftslehre in Nürnberg studiert. Als Student bin ich beinahe täglich *Ludwig Erhard* begegnet. Natürlich nicht persönlich, *Ludwig Erhard* ist ja 1977 gestorben. Begegnet bin ich seiner Büste, die im Eingangsbereich der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg stand, die aus der einstigen Handelshochschule Nürnberg hervorgegangen war. An dieser Handelshochschule studierte *Erhard* von 1919 bis 1922 und machte seinen Abschluss als

Diplom-Kaufmann. Nach der Promotion in Frankfurt arbeitete *Erhard* dann wieder in Nürnberg, an einem absatzwirtschaftlichen Institut. 1934 gehörte er zu den Mitbegründern der „Gesellschaft für Konsumforschung“, die uns allen heute als Marktforschungsunternehmen GfK geläufig ist.

Außerdem lehrte *Erhard* als Dozent an der Handelshochschule Nürnberg. In *Erhards* ordoliberaler Tradition standen meine akademischen Lehrer in Nürnberg, insbesondere die Professoren *Ernst Dürr* und *Ernst Heuß*. *Dürr* war ein Schüler von *Alfred Müller-Armack*, einem der engsten Mitarbeiter *Erhards* und Erfinder des Begriffes „Soziale Marktwirtschaft“, und *Heuß* war ein Schüler *Walter Euckens*. Diesen beiden Professoren *Dürr* und *Heuß* habe ich viel zu verdanken. Sie haben mein Denken geprägt, ihm im wahrsten Sinn des Wortes Ordnung gegeben und maßgeblich dazu beigetragen, dass sich während des Studiums mein Berufswunsch Wirtschaftsjournalist festigte.

In *Ludwig Erhards* Vorstellung von Marktwirtschaft spielt die Wettbewerbsordnung eine zentrale Rolle. Legendär ist sein Kampf gegen Kartelle und die von Unternehmen immer wieder versuchten Beschränkungen des Marktzugangs. Dies ist ihm mitunter als Unternehmerfeindlichkeit ausgelegt worden, jedenfalls von den Verbänden, also Lobbyisten. Dessen war er sich bewusst, und folglich hat er in seinem Buch „Wohlstand für alle“ in eigener Sache festgestellt: „Es kann in Deutschland schlechthin keinen glühenderen Verfechter der freien Unternehmungswirtschaft geben, als ich das für mich in Anspruch nehme.“ *Erhard* war fest davon überzeugt, dass der freie Unternehmer mit dem System der Marktwirtschaft steht oder fällt. Und nach *Erhards* Überzeugung passte es nicht in eine auf unternehmerischer Freiheit beruhenden Wirtschaft, wenn sich der Staat selbst als Unternehmer betätigt.

Diese Vorstellungen nicht nur in Sonntagsreden zu postulieren, sondern sie auch umzusetzen, dazu hatte *Erhard* als Politiker in Regierungsverantwortung viele Gelegenheiten. Er nutzte sie auch, und eine dieser Gelegenheiten war die Privatisierung von Volkswagen. Die Briten hatten als Sieger- und Besatzungsmacht nach dem Zweiten Weltkrieg das Volkswagenwerk im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland an das Land Niedersachsen übergeben, wobei es um die Rolle des Landes als „nur“ Treuhänder oder als Vermögens-eigner Streit gab. Der CDU-geführten Bundesregierung mit *Konrad Adenauer* als Kanzler und *Erhard* als Vizekanzler und Wirtschaftsminister stand eine SPD-Regierung in Niedersachsen gegenüber. Die Lösung des Streits war ein Kompromiss namens VW-Gesetz, der die Teil-Privatisierung von Volkswagen vorsah: die Umwandlung der GmbH in eine AG und die Ausgabe von Aktien. 60 Prozent der Stammaktien, das waren 3,6 Millionen Aktien im Nennwert von 100 D-Mark, wurden verkauft, jeweils 20 Prozent blieben beim Bund und dem Land Niedersachsen. In Analogie zu *Erhards* Motto „Wohlstand für alle“ hieß es bei der VW-Privatisierung „Eigentum für alle“: Die Aktien wurden im April 1961 als Volksaktien ausgegeben und breit gestreut. Ihr Ausgabepreis betrug

350 D-Mark, das Angebot war zu 85 Prozent überzeichnet. Die VW-Aktie notierte am ersten Handelstag mit 750 D-Mark. Heute wäre die Aktie – trotz des Kurssturzes der vergangenen Wochen – etwa 2.200 Euro wert, außerdem hätte sie dem Aktionär seither fast 600 Euro an Dividendenzahlungen eingebracht.

Das VW-Gesetz schafft marktwidrige Strukturen

Warum dieser Exkurs in die Wirtschaftsgeschichte? Weil man diese Vorgeschichte kennen muss, um die Vorgänge in Wolfsburg, die uns heute als „Dieselgate“ beschäftigen, verstehen zu können. Apropos „Dieselgate“: Mit diesem Begriff waren die Medien sehr schnell bei der Hand, und die Bezugnahme auf den Watergate-Skandal könnte den Eindruck erwecken, dass da investigative Journalisten als Aufklärer gewirkt haben könnten. Das ist im VW-Fall bekanntlich nicht der Fall. Obwohl zigtausende Motorjournalisten die Autobranche begleiten, unter jede Motorhaube schauen, wie jüngst wieder auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt, sich an Motorleistungen und Beschleunigungswerten berauschen und am liebsten jeden Schweißpunkt beschreiben, ist ihnen der Abgasskandal offenkundig verborgen geblieben. Auch bei der Analyse der Ursachen für diesen einzigartigen Skandal bleiben die meisten Journalisten bei der Beschreibung des Offensichtlichen oder deklariert sich am Fingerdeuten auf die vermeintlich Schuldigen. Die Analyse der Rahmenbedingungen, die zu solch einem Fehlverhalten auf den verschiedensten Verantwortungsebenen eines Unternehmens führten, fehlt weitgehend.

Deshalb zurück zum VW-Gesetz: Es steht für eine auf halbem Wege stecken gebliebene Privatisierung. Es hat wirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Verhältnisse zementiert, die vor mehr als 50 Jahren vielleicht angemessen waren, die aber nicht mehr in die heutige Zeit und in unser Verständnis von guter Unternehmensführung passen. Erhards Nachfolger haben leider nie den Mut und die Energie aufgebracht, die Privatisierung von Volkswagen zu vollenden, das VW-Gesetz abzuschaffen und damit den Konzern in einen Wettbewerb zu entlassen, wie er einer marktwirtschaftlichen Ordnung angemessen wäre und wie sich ihm andere Autokonzerne stellen mussten.

Der Bund hat seinen Anteil zwar 1988 verkauft, das Land Niedersachsen hat sich jedoch krampfhaft an seine Beteiligung geklammert, selbst unter Landesregierungen der CDU mit liberalem Koalitionspartner. Niedersachsen hat das VW-Gesetz mit Zähnen und Klauen und Rückendeckung der Bundesregierung zwei Mal gegen die EU-Kommission bis vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) erfolgreich verteidigt. Die früheren EU-Binnenmarktkommissare *Frits Bolkestein* und *Michel Barnier* sahen im VW-Gesetz einen Verstoß gegen den freien Kapitalverkehr in der EU und als politischen Schutzwall gegen feindliche Übernahmen, was es ja auch war und ist.

Das VW-Gesetz hat zu besonderen Verhältnissen in Wolfsburg geführt, und es hat den Zuständen dort, wie sie aktuell in der Abgas-Affäre nach und nach ans Tageslicht kommen, zumindest Vorschub geleistet. Es ist eben kein Zufall, dass die Manipulationen in so großem Stil über einen so langen Zeitraum hinweg bei Volkswagen stattfanden und nicht beispielsweise bei BMW oder Daimler.

Schwerwiegende Folgen des VW-Gesetzes

Was waren nun die konkreten Folgen des VW-Gesetzes, und was haben sie mit den Abgasmanipulationen zu tun?

■ **Erstens:** Das VW-Gesetz hat einen Schutzwall um den Konzern errichtet und damit Wettbewerbsdruck vom Unternehmen genommen. Zwar sind einige Regelungen des VW-Gesetzes, wie die Beschränkung des Stimmrechts auf 20 Prozent und das Entsenderecht des Landes Niedersachsen von zwei Vertretern in den Aufsichtsrat nach dem ersten EuGH-Urteil von 2007 in der Überarbeitung beseitigt worden. Doch das Vetorecht mit einer 20-Prozent-Sperrminorität lebt fort. Dies gilt vor allem für Kapitalmaßnahmen und für Satzungsänderungen. Damit wurde eine feindliche Übernahme faktisch ausgeschlossen. Dies hat über Jahrzehnte dazu geführt, dass der Börsenwert von VW wegen der fehlenden Übernahmephantasie immer deutlich hinter den Bewertungen anderer Automobilhersteller zurückblieb. Das machten sich bekanntlich die Familien *Piëch* und *Porsche* zunutze, die erst über den von ihnen beherrschten Sportwagenhersteller Porsche die VW-Übernahme versuchten und dann mit Plan B, nämlich der Übernahme von Porsche durch VW, ans Ziel kamen und die Stimmenmehrheit bei VW erlangten. Bei Volkswagen fehlte der Druck, für einen höheren Börsen- und Unternehmenswert auf die Ertragskraft zu achten. Größe ging vor Ertrag, Umsatz vor Gewinn, denn vordergründig sicherte Mengenwachstum die Arbeitsplätze und Produktionsstandorte in Niedersachsen. Make-or-buy-Entscheidungen wurden tendenziell zugunsten des „Make“ entschieden, eigenentwickelte Technologien bekamen den Vorzug vor Entwicklungen der Konkurrenz, selbst wenn Letztere technologisch überlegen waren. Dies war bekanntlich auch bei den Dieselantrieben der Fall, wo – nach allem, was man bisher weiß – die VW-Technologie schwächere Leistungs- und Abgaswerte zeigte als die Technologie von Konkurrenten (Bluetec) und man eine teurere technische Lösung durch die bekannten Manipulationen vermeiden wollte. Das Denken in Volumen anstatt in Wertsteigerung förderte die Großmannssucht, die sich auch im Ziel dokumentierte, der größte Autokonzern der Welt zu werden. Diesem Ziel wurde vieles untergeordnet.

Mit-Verantwortung der Gewerkschaften für die Abgasmanipulationen

■ Zweitens: Das VW-Gesetz hat dafür gesorgt, dass die Macht der Arbeitnehmer beziehungsweise der Gewerkschaft IG Metall in Wolfsburg größer war als die des Eigentümers beziehungsweise der Aktionäre. So bedürfen Beschlüsse zur Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten eines Mehrheitsbeschlusses des Aufsichtsrates von zwei Dritteln. Faktisch bedeutet dies, dass angesichts der paritätischen Mitbestimmung die Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat solche Beschlüsse immer verhindern kann. Dass der Vorstand angesichts einer solchen Gemengelage bestimmte unternehmensstrategische Optionen erst gar nicht prüft und zur Diskussion stellt, um sein Verhältnis zum Aufsichtsrat nicht zu belasten, liegt auf der Hand. Um trotzdem die Zustimmung der Arbeitnehmerseite für bestimmte Projekte zu erhalten, zumal für Rationalisierungs- und Sparvorhaben, sind oftmals kompensatorische andere Maßnahmen zugunsten der Belegschaft Voraussetzung gewesen. Die Vielzahl von Besserstellungen im VW-Haustarif gegenüber dem Metalltarif der Branche ist eines der Ergebnisse. In der Praxis hat sich überdies eine Kugel-Mentalität entwickelt, in der die Kontrolle zu kurz kam und berechtigte Kritik an der von Vorstand und Arbeitnehmervertretung ausgehandelten Unternehmenspolitik abgebügelt wurde. Dies leistete einer Führungskultur nach Gutsherrenart Vorschub, die sich nicht erst mit *Martin Winterkorn* in Wolfsburg etablierte, sondern schon unter dem Vorstandsvorsitzenden *Ferdinand Piëch*.

■ Drittens: Das VW-Gesetz hat Governance-Strukturen gefördert, die dem Vorstand faktisch eine deutlich größere Macht zukommen lassen, als dies nach dem Aktiengesetz und dem Corporate-Governance-Kodex vorgesehen ist. Denn aufgrund der einseitigen Fokussierung der Aufsichtsratsmehrheit auf standortpolitische und personalwirtschaftliche Themen war und ist die Kontrolle des Vorstands durch den Aufsichtsrat bei anderen Themen nur eingeschränkt gegeben beziehungsweise konnte vom Vorstand durch geschicktes Taktieren ausgehebelt werden. Dies gilt insbesondere für Finanzierungs- und Kapitalmarktthemen und für unternehmensstrategische, organisatorische und technologische Themen. Es ist bezeichnend, dass IG Metall-Chef *Detlef Wetzel* umgehend Arbeitnehmer und Gewerkschaft von einer Mitverantwortung für den Manipulationsskandal freistellte: Die Frage, welche Komponenten und Software man in einen Motor einbaue, sei keine Frage der Mitbestimmung, so der IG-Metall-Chef. Wer sein Mandat so eng versteht, scheint die Arbeit und Verantwortung eines Betriebsrats von der eines Aufsichtsrats nicht unterscheiden zu können. Beide, Betriebsräte und IG-Metall-Funktionäre, nehmen im Aufsichtsrat von VW seit jeher herausgehobene Positionen ein. Wer im Aufsichtsrat mitbestimmt, trägt auch Mitverantwortung für Fehler und Versäumnisse. Da kann man sich nicht hinstellen wie IG-Metall-Chef *Wetzel* und sagen: „Wir zahlen nicht für eure Krise.“

Im Aufsichtsrat von VW haben die Vertreter der familiären Großaktionäre und die Vertreter des Landes Niedersachsen genauso versagt wie die Vertreter der Arbeitnehmer und der Gewerkschaft. Und damit alle – bis auf das einzige wirklich unabhängige Aufsichtsratsmitglied *Annika Falkengren*, Chefin der schwedischen SEB-Bank, die allerdings in einem solchermaßen zusammengesetzten Gremium auf verlorenem Posten steht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich kenne keinen Dax-Konzern, in dem ein ehemaliger IG-Metall-Chef nolens volens den Aufsichtsratsvorsitz übernommen hat. Man mag dies als Ausnahmefall ansehen, weil die Kapitalseite im Frühjahr nicht in der Lage war, einen Nachfolger für den zurückgetretenen Aufsichtsratsvorsitzenden *Ferdinand Piëch* zu präsentieren. Doch auch dieser Vorgang damals und seine Bewältigung beziehungsweise Nichtbewältigung durch das Aufsichtsratspräsidium zeigt die Defizite der Wolfsburger Governance, die ihre Ursache im VW-Gesetz haben. Es hat den größten Automobilkonzern Europas abhängig gemacht von den Launen eines vielleicht genialischen, mit Sicherheit aber despotischen Managers und den Befindlichkeiten eines zerstrittenen Familienclans. Auf der Kapitalseite im Aufsichtsrat fehlt es an unabhängigen und fachlich geeigneten Persönlichkeiten, zumal die beiden Vertreter der Landesregierung für den Vorsitz ausscheiden. Bezeichnenderweise nutzt das Land seine Aufsichtsratssitze nicht, um ausgewiesene Experten in den VW-Aufsichtsrat zu schicken. Vielmehr wird der Aktionär Niedersachsen traditionell vom Ministerpräsidenten und dem Wirtschaftsminister vertreten. Das bewirkt je nach Themenlage eine Politisierung von Unternehmensentscheidungen, symbolisiert aber auch die systemrelevante Dimension des VW-Konzerns, der zumindest aus niedersächsischer Perspektive längst „too big to fail“ und mit Blick auf die Zuliefererbeziehungen auch „too connected to fail“ ist.

Die offenkundige strukturelle Schwäche des VW-Aufsichtsrats hat nicht nur *Ferdinand Piëch* einst als VW-Chef geschickt genutzt, indem er die Arbeitnehmerseite durch Aufdeckung der Brasilien-Lustreisen in die Defensive zwang und über seine Rolle als Porsche-Mehrheitsaktionär das Land Niedersachsen unter Ministerpräsident *Christian Wulff* unter Druck setzte. Auch *Martin Winterkorn* konnte es sich im Vertrauen auf die Solidarität von VW-Betriebsratsvorsitzendem und Aufsichtsrats-Präsidiumsmitglied *Bernd Osterloh* leisten, in den Machtkampf mit Großaktionär *Piëch* zu gehen und eine abermalige Vertragsverlängerung als Vorstandsvorsitzender zu vereinbaren. Wie stark die Position *Winterkorns* gegenüber seinem Aufsichtsrat und nicht zuletzt *Osterloh* tatsächlich war, zeigten die *Winterkorn* zugebilligten Rekordgehälter und die Absicht *Winterkorns*, *Osterloh* zum Personalvorstand zu machen. Das wäre der Gipfel der Kungelei zwischen Vorstand, Arbeitnehmer- und Eigentümervertretern im Aufsichtsrat und Betriebsrat gewesen.

Ein wirklicher Neu-Anfang bei VW bleibt aus

Wie wir wissen, kam es anders. Doch anstatt nun einen wirklichen Neuanfang zu wagen, mit dem das Vertrauen der Kunden, der Mitarbeiter, der Aktionäre und der Gesellschaft insgesamt zurückgewonnen werden kann, soll die Aufräumarbeiten als Aufsichtsratsvorsitzender mit *Hans Dieter Pötsch* nun ein Manager leiten, der seit 2003 dem VW-Konzernvorstand angehört und damit Teil des alten Systems ist. Selbst wenn *Pötsch* nichts von den Manipulationen geahnt oder gar gewusst hat, was ich gerne annehme, selbst wenn er eine integre Persönlichkeit und ein fachlich sehr anerkannter Manager ist, so trägt er wie jeder als Vorstand eine Gesamtverantwortung – nicht für die spezielle Täuschung, sondern für die Defizite in der Governance, in der Compliance und in der Führungskultur des VW-Konzerns. Dass mit *Pötsch* der bisher im Vorstand auch für das Konzerncontrolling Verantwortliche nun als Aufsichtsratsvorsitzender das Versagen der Überwachung aufklären soll, halte ich für mehr als problematisch. Es ist in der gegenwärtigen Ausnahmesituation nur zu akzeptieren, wenn ihm erfahrene und wirklich unabhängige Aufsichtsratskollegen zur Seite gestellt werden. Denn nach allem, was man bisher weiß, handelte es sich ja nicht um geheime Trickereien einiger weniger Software- und Motorenspezialisten, sondern um eine breit angelegte Manipulation von 11 Millionen seit dem Jahr 2008 verbauten Dieselmotoren, die einem großen Kreis von VW-Mitarbeitern und Führungskräften bis in den Vorstand hinein bekannt waren.

Ludwig Erhard und der VW-Konzern haben etwas gemein. Beide stehen symbolhaft für das deutsche Wirtschaftswunder. Es muss verhindert werden, dass die kriminellen Machenschaften bei Volkswagen und der damit ausgelöste Imageschaden den Ruf der deutschen Wirtschaft beschädigen, dass sie das „Made in Germany“ diskreditieren, dass sie das Vertrauen in unser Wirtschaftssystem untergraben und dass sie die Akzeptanz der Sozialen Marktwirtschaft aufs Spiel setzen.

Ich hoffe, ich habe mit meinen Ausführungen verdeutlichen können, dass es gerade die vom VW-Gesetz vorgegebenen Ausnahmen vom marktwirtschaftlichen System der Kontrolle durch den Wettbewerb und guter Corporate Governance waren, die dem aktuellen Skandal zumindest Vorschub geleistet haben. Es ist höchste Zeit, das VW-Gesetz abzuschaffen und so den Neuanfang bei Volkswagen – manche sprechen auch hier von Kulturwandel – zu begleiten, damit dem Unternehmen eine wirklich neue Zukunft ermöglicht wird und die von *Ludwig Erhard* angestoßene Privatisierung vollendet werden kann.