

Quellendok Volkswagen

Text	Quelle
Intro Was ist los bei Volkswagen? Das nach Umsatz größte Unternehmen Deutschlands steckt in der Krise. Der Aktienkurs rauscht immer weiter nach unten, Den Mitarbeitern drohen zehntausende Stellenstreichungen...und dem Konzern milliardenschwere Strafzahlungen. Wie konnte es soweit kommen? Wir haben uns durch Archive gewühlt, mit Branchenkennern gesprochen und Geschäftsberichte gewälzt. Herausgekommen ist ein Drama. In diesem Video erzählen wir euch in 5 Akten, wie Volkswagen zum weltgrößten Autobauer... und dann zum Sanierungsfall wurde. Los geht's	Umsätze der DAX-Konzerne 2023 Statista
Opener	
Bevor wir gleich ins Drama um Volkswagen einsteigen, müssen wir uns erstmal anschauen, wie alles angefangen hat...	
Prolog: Dunkle Vergangenheit	
Die VW-Story beginnt im Jahr 1931 - und zwar mit diesem Mann hier: Ferdinand Porsche Der ist zu diesem Zeitpunkt 55 Jahre alt und hat schon ne erfolgreiche Karriere in der Autobranche hingelegt. Zuletzt hat er für Daimler Sportwagenmodelle entwickelt. Aber jetzt macht er sein eigenes Ding - und gründet ein eigenes Konstruktionsbüro für Autos.	https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Ferdinand_Porsche https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-geschichte-ferdinand-konstruktionsbuero-aufbruch-12227.html https://www.stadtlexikon-stuttgart.de/article/a82961bb-0266-4fb5-b2ce-61da345c548c/Ferdinand_Porsche_(1875-1951).html
Und rein aus Business-Perspektive erwischt er erstmal n ziemlich gutes Timing. Denn nur 2 Jahre nach der Gründung kommen in Deutschland die Nazis an die Macht.	https://www.dw.com/de/hitler-und-sein-volkswagen/a-43880843

Hitler verspricht dem Volk ein Auto, das sich jeder leisten kann - also einen "Volkswagen". Und dreimal dürft ihr raten, wem Hitler den Auftrag gibt, diesen Volkswagen zu entwickeln. Ganz genau: Ferdinand Porsche und seinem neuen Konstruktionsbüro. Nach zwei Jahren präsentieren Porsche und seine Mitarbeiter schon ihren ersten Prototypen.	https://www.dhm.de/lemo/kapitel/ns-regime/industrie-und-wirtschaft/volkswagen https://www.dw.com/de/hitler-und-sein-volkswagen/a-43880843
Den Kraft durch Freude Wagen! Seinen sperrigen Namen hat er von der gleichnamigen Nazi-Massenorganisation. Die ersten Exemplare sind 1938 fertig. Aus Hitlers Traum vom Auto für die Massen wird allerdings nichts. Der KdF Wagen wird nur 630 mal gebaut. Und die wenigen fertigen Autos werden dann als Propagandamittel vor allem an Eliten verteilt.	https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/serienstart-einer-ikone-der-erste-vw-kaefer-rollte-vor-70-jahren-im-werk-wolfsburg-vom-band-1961
Für den KdF-Wagen bauen die Nazis eine Autofabrik mitten in die niedersächsische Prärie - und gründen dafür sogar eine neue Stadt. Bei der Namenswahl sind die Nazis besonders kreativ: Sie nennen sie "Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben" Aber schon bald stellt sich heraus: Hitlers Großmachtfantasien sind ihm doch wichtiger als der Volkswagen. Rund 20.000 Zwangsarbeiter produzieren ab 1940 keine VW-Autos mehr - sondern Waffen für den Krieg. Unter ihnen sind auch viele KZ-Häftlinge. Der Ausgang ist bekannt, Deutschland liegt wenig später in Schutt und Asche - und auch Volkswagen erwischt es: Rund zwei Drittel des Werks werden durch Luftangriffe zerstört.	Wolfsburg: Von der "Stadt des KdF-Wagens" zur VW-Stadt schlechthin NDR.de - Geschichte - Orte https://www.youtube.com/watch?v=o78pWfYPNZk https://www.volkswagen-group.com/de/volkswagen-chronik-17351/1937-bis-1945-unternehmensgruendung-und-einbindung-in-die-kriegswirtschaft-17354 Düstere Konzerngeschichte: Hitler legte den Grundstein für das Wolfsburger VW-Werk Wolfsburg im Krieg: Bomben- und Barackenzeit - Wolfsburger Allgemeine Zeitung
Trenner	
Die Nazis haben also den Grundstein für das wahrscheinlich wichtigste deutsche Unternehmen gelegt. VW ist von Anfang an ein Staatsunternehmen und eng mit der Politik verzahnt.	

So richtig Fahrt nimmt die VW-Story aber erst nach dem Krieg auf. Denn nun entsteht ein Mega-Unternehmen, das sinnbildlich für den deutschen Wirtschaftsboom der Nachkriegszeit steht.	
Akt I: Der Aufstieg	
1945. Der Krieg ist zu Ende. Und es dauert nicht lange, da rollen schon wieder die ersten Volkswagen vom Band. Nur heißt der jetzt nicht mehr Kraft-durch-Freude Wagen. Sondern... Typ 1. Okay, das ist natürlich der lameste Name ever. Ihr kennt die Karre wahrscheinlich unter dem Spitznamen, den er später bekommen hat...	https://www.volkswagen-group.com/de/volkswagen-chronik-17351/1945-bis-1949-das-werk-der-briten-17355# 1950 bis 1960 – Internationalisierung und Massenproduktion im Wirtschaftswunder Volkswagen Group https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/vor-75-jahren-in-wolfsburg-beginn-der-serienfertigung-des-volkswagen-kaefer-6732
...Der Käfer. Optisch hat sich seit dem KdF-Wagen nicht viel getan. Aber beim Käfer kommt es auf die inneren Werte an. Mit 30 PS ist der nämlich deutlich leistungstärker als sein Vorgänger. Der Käfer ist der erste richtige Hit von Volkswagen und macht schon bald Millionen von Kunden glücklich: Einspieler Und die Polsterung... Wie auf 'ner Wolke	https://www.bnhof.de/~ho1253/!%20VW%20HTML/Texte/Geschichte%20K%E4fertypologie%201948%20bis%201985.PDF
Und weil der Käfer so erfolgreich ist, heißt der Ort um das VW-Werk herum auch nicht mehr "Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben" sondern "Käferstadt" Ne Spaß, es ist natürlich Wolfsburg. Nur 10 Jahre später, also 1955, rollt schon der 1 millionste Käfer vom Band. Der Käfer ist mehr als nur ein Auto – er ist das Symbol des Wirtschaftswunders.	Vor 65 Jahren erreichte der VW Käfer einen Meilenstein – und wurde danach noch erfolgreicher STERN.de https://www.volkswagen-group.com/de/volkswagen-chronik-17351/1950-bis-1960-internationalisierung-und-massenproduktion-im-wirtschaftswunder-17356#1955

Für viele Deutsche ist er das erste eigene Auto - und entwickelt absoluten Kultstatus. Einspieler: Dieser Wagen läuft und läuft und läuft... Der Käfer erobert jetzt also die Straßen - zusammen mit einem anderen Modell aus der VW-Familie...	https://www.youtube.com/watch?v=snXvanWShVg
Und das heißt: "Typ 2 T1". Naja ... Namen können sie einfach bei Volkswagen. Bekannter ist wieder mal sein Spitzname: Mit dem Bulli gelingt VW das nächste ikonische Modell. Egal ob als Transporter, als Familienkutsche oder als fahrbares Zuhause für die Hippie-Bewegung... Der Bulli wird weltweit zum absoluten Kultauto!	Warum heißt die Marke so? Heute: Bulli Faszination Bulli: Die Geschichte eines Kult-Autos NDR.de - Geschichte - Chronologie
Nach dem 2. Weltkrieg brummt die deutsche Wirtschaft. Und Volkswagen ist ganz vorne mit dabei. Jedes zweite Auto, was in den 50ern aus Deutschland in die Welt exportiert wird, geht auf das Konto von VW.. Dabei ist Volkswagen noch immer ein Staatskonzern – aber das passt nicht wirklich zum Wirtschaftssystem von Nachkriegsdeutschland. Das setzt jetzt nämlich vor allem auf freie Märkte und private Unternehmen. Und die Bundesregierung unter Konrad Adenauer macht im Jahr 1961 was? Richtig: Sie privatisiert das Unternehmen. Und VW soll an die Börse.. 60% der Anteile werden als "Volksaktien" herausgegeben. Damit kann jetzt jeder in Volkswagen investieren. Die restlichen 40% der VW-Aktien bleiben im Besitz der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen.	https://www.volkswagen-group.com/de/volkswagen-chronik-17351/1950-bis-1960-internationalisierung-und-massenproduktion-im-wirtschaftswunder-17356# Volkswagen als Wahlkampfthema Chronologie: Wir stiften Wissen - seit 60 Jahren VolkswagenStiftung 7. April 1961 - VW-Aktie wird erstmals an der Börse gehandelt. Stichtag - Stichtag - WDR Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste, Zeitreihe - Statistisches Bundesamt
Für den Börsengang verabschiedet der Bundestag sogar extra ein Gesetz: Das "VW-Gesetz"	https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/einmal-in-der-woche-heiss-dusch-en-4212463.html

Dieses Gesetz hat weitreichende Folgen: Es gibt dem Land Niedersachsen ein Vetorecht bei wichtigen Unternehmensentscheidungen. Und zwar aus folgendem Grund: Normalerweise braucht es bei börsennotierten Unternehmen bei wichtigen Entscheidungen eine Dreiviertelmehrheit. Also 75% der Aktionäre müssen zustimmen. Bei VW ist das aber anders. Will der Konzern zum Beispiel ein Werk eröffnen oder schließen, dann braucht er eine Mehrheit von 80%. Und weil das Land Niedersachsen 20,2% der Anteile hat, kann es ohne deren Zustimmung keine Mehrheit geben. In anderen Worten: Niedersachsen besitzt im VW-Konzern eine "Sperrminorität" Merkt Euch das: Die Machtverhältnisse bei VW werden später noch wichtig!	https://www.deutschlandfunk.de/volkswagen-als-wahlkampfthema-100.htm https://www.t-online.de/finanzen/ratgeber/id_100481388/vw-gesetz-wer-kontrolliert-volkswagen-eigentlich-wirklich-.html Bundesgesetzblatt BGBl. Online-Archiv 1949 - 2022 Bundesanzeiger Verlag
Trenner	
Erstmal läuft es aber gut nach dem Börsengang. So gut, dass VW in den 60ern die Auto Union kauft - den Vorläufer von Audi. Anfang der 70er kommt der mehr als 20 Jahre alte Käfer so langsam aus der Mode. VW braucht also einen neuen Volkswagen. Und sie treffen wieder voll ins Schwarze. Und zwar mit diesem Auto hier...	https://autonatives.de/fusion-auto-union-nsu-zur-audi-nsu-auto-union.html
Einspieler: Golf. Der Kompaktwagen von Volkswagen. Mit dem Golf setzt VW auf maximale Alltagstauglichkeit: viel Beinfreiheit für die Passagiere, ein großer Kofferraum und ein wendiges Fahrwerk machen den Golf zum idealen Auto für den Stadtverkehr. Und die Kunden lieben ihn: Bis heute wurden mehr als 30 Millionen Golfs verkauft.	https://www.youtube.com/watch?v=YLtyCagyss4 https://de.motor1.com/news/376734/vw-golf-i-1974-1983/ Ein Weltbestseller wird 50 – am 29. März 1974 startete Volkswagen die Produktion des ersten Golf Volkswagen Newsroom Top 10 - Die meistverkauften Autos
In den 80ern und 90ern baut sich VW ein riesiges Auto-Imperium auf.	

1983 geht der Konzern als einer der ersten ausländischen Hersteller nach China... Zu der Zeit eine völlig ungewöhnliche Entscheidung. Denn China ist damals bitterarm. Das Land hat damals eines der niedrigsten Pro-Kopf-Einkommen der Welt. VW wittert trotzdem die Chance - und legt damit das Fundament für eine lang anhaltende Erfolgsgeschichte.	http://www.chinatoday.com.cn/chinaheute/g2003/g200310/10w2.htm https://www.handelsblatt.com/mobilitaet/motor/vw-in-china-30-jahre-tanz-mit-dem-drachen/8093052.html GDP per capita (current US\$) Data
Danach gehts auch in Europa voll auf Expansionskurs. 1986 übernimmt VW den spanischen Hersteller Seat Anfang der 90er Skoda aus Tschechien 1998 Bentley aus Großbritannien und Lamborghini aus Italien 2008 kommt Scania aus Schweden dazu. Und 2012 schließlich ein Autobauer aus Stuttgart, den der Urvater von Volkswagen einst gegründet hat: Porsche. 2013 ist der Konzern mit fast 200 Milliarden Euro Umsatz - gemessen daran - der größte Autobauer der Welt. VW ist zu dieser Zeit ganz oben angekommen! Und das heißt: Volkswagen baut nicht nur einfach Autos... VW baut Einspieler "Das Auto" Was zu diesem Zeitpunkt keiner ahnt: Das VW-Imperium ist zu Teilen auf einer Lüge aufgebaut. Und zwar einer, die für einen der größten Skandale der deutschen Wirtschaftsgeschichte sorgen wird.	https://www.volkswagen-group.com/de/die-geschichte-der-marken-17668/die-geschichte-von-seat-17685 https://www.volkswagen-group.com/de/die-geschichte-der-marken-17668/die-geschichte-von-skoda-17686 https://www.volkswagen-group.com/de/die-geschichte-der-marken-17668/die-geschichte-von-bentley-17674 https://www.volkswagen-group.com/de/die-geschichte-der-marken-17668/die-geschichte-von-lamborghini-17676 https://www.manager-magazin.de/fotostrecke/chronologie-der-uebernahme-fotostrecke-84484.html https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/welche-entwicklung-nahm-der-volkswagenkonzern-zwischen-2003-und-2011-109142.htm https://www.automobil-produktion.de/files/content/apr/media-archiv/ey_automotive_bilanzen_q4_2013_praesentation.pdf Datensammlung Volkswagen - Google Sheets Porsche gegen VW (Übernahmeversuch): Report autozeitung.de Volkswagen AG - Operatives Ergebnis 2023 Statista Datensammlung Volkswagen - Google Sheets Volkswagen Das Auto !! (Full HD) https://www.welt.de/wirtschaft/article139744920/VW-schreibt-in-USA-offenbar-seit-Jahren-Verluste.html
Akt III: Der Skandal	

Springen wir nochmal acht Jahre zurück - und zwar zum 18. Oktober 2007. In San Francisco haben VW, Audi und Bosch zu einem lang geplanten PR-Spektakel eingeladen: Dem "German Tec Day." Dort stellt VW eine technische Sensation vor. Den "saubersten Diesel der Welt" Das Auto ist das Ergebnis einer lang geplanten Strategie	https://www.sueddeutsche.de/auto/vw-abgas-skandal-schummeln-aber-richtig-1.2712305
Schauen wir uns die mal genauer an. Aus Deutschland ist VW zu diesem Zeitpunkt schon lange gewohnt, dass sich Autos mit Dieselmotor richtig gut verkaufen. Denn Dieselmotoren haben mehrere Vorteile. Sie verbrauchen weniger Treibstoff als Benzin und sie sind langlebiger. Anfang der 2000er hat etwa jeder dritte Neuwagen auf deutschen Straßen einen Dieselmotor. Und der Trend geht da sogar nach oben. In den USA sieht es damals völlig anders aus. Da sind die Dieselaautos bei 1-2% Marktanteil.	https://www.volkswagen.at/50-jahre-golf/golf-generationen/golf-1 https://www.autohero.com/de/beratung/informieren/antriebsarten/verbreitung/diesel-oder-benziner/
Denn Dieselmotoren haben auch einen entscheidenden Nachteil: Sie stoßen viel mehr schädliches Stickoxid aus als Benzin. Und das mag den einen oder anderen erstaunen, aber da sind die USA deutlich strenger als die EU. In Europa dürfen Autos fast 3 mal so viel Stickoxid rauspusten wie in den USA. Deswegen fahren in den USA eigentlich alle Benzin und kaum jemand Diesel.	https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2353.pdf Warum sind Stickstoffoxide (NOx) schädlich? Umweltbundesamt https://www.spiegel.de/auto/aktuell/grenzwerte-von-stickoxiden-wie-sie-entstehen-und-wer-sie-festlegt-a-1250788.htm
Und für ihren "saubersten Diesel der Welt" rührt VW jetzt in den USA so richtig die Werbetrommel. Höhepunkt der Kampagne ist der Superbowl 2010. Da bekommen die Zuschauer während der Halbzeit-Pause diese Werbung hier zu sehen.	https://www.sueddeutsche.de/auto/vw-abgas-skandal-schummeln-aber-richtig-1.2712305

Darin wird die USA von der "green police" unterjocht. Die macht Jagd auf Umweltsünder: Einspieler: „What do you guys think about plastic bottles now? The water setting is at a 105...” Und jetzt ratet mal, wen die green police ausgerechnet nicht verhaftet? Richtig: Den neuen Audi A3 TDI. Der ist sogar so sauber, dass ihn die Green Police davonkommen lässt. Am Ende zeigt die VW-Tochter Audi dann auch noch seinen Werbeslogan in den USA... "Truth in Engineering"	https://www.youtube.com/watch?v=GemJWrp0nAM
Joa, ist nicht gut gealtert. Die Kampagne wird zum großen Erfolg:: Anfang der 10er Jahre geht auch der Absatz an Dieselaautos in den USA durch die Decke - und so auch bei VW: Denen gelingt es, von 2010 bis 2013 die Diesel-Auto-verkäufe fast zu verdoppeln. Wieder scheint es so, als hätten die VW-Manager voll ins Schwarze getroffen. Am 17. März 2015 steigt der Aktienkurs auf 254 Euro. Dass ausgerechnet drei Studenten aus den USA das Milliarden-Imperium zu Fall bringen können? Für viele scheint das unmöglich.	https://de.statista.com/statistik/daten/studie/464204/umfrage/neuzulassungen-von-diesel-pkw-in-den-usa-volkswagen/ Info-Center, Bloomberg
Trenner	
Das hier sind Marc, Arvind und Hemanth - die drei studieren Motorentechnik in West Virginia.	The Three Students Who Discovered Dieselgate - DER SPIEGEL

Sie haben von ihrem Professor die Aufgabe bekommen, die neuen Diesel-Autos von VW auf ihre Abgaswerte zu untersuchen. Zuerst nehmen sie die Autos ins Testlabor und stellen fest: Alles bestens. Die Autos halten den strengen Stickoxid-Regeln stand. Doch die Studenten sollen die Autos auch unter Realbedingungen testen. Also im ganz normalen Straßenverkehr. Und da stellen sie etwas unglaubliches fest: Der VW stößt 35 mal so viel Stickoxid aus, wie erlaubt. Als sie VW auf Ihre Messungen ansprechen, begründet der Konzern das mit technischen Problemen und ruft einige Modelle für ein Software-Update zurück. Doch spätestens jetzt dürften in Wolfsburg alle Alarmglocken geschallt haben. Denn: Die Entwickler haben das Auto so programmiert, dass es feststellt, ob es geprüft wird. Und dann mehr Stickoxide rausfiltert. Das grüne Dieselauto stößt auf der Straße gar nicht weniger Schadstoffe aus. Sondern ist nur auf dem Prüfstand so vorbildlich. Und genau das wird VW kurz darauf zum Verhängnis.	https://lobbypedia.de/wiki/Chronik_des_VW-Abgasskandals https://lobbypedia.de/wiki/Chronik_des_VW-Abgasskandals https://lobbypedia.de/wiki/Chronik_des_VW-Abgasskandals https://www.welt.de/wirtschaft/article146813825/Wieso-flogen-die-VW-Manipulationen-eigentlich-auf.html https://www.welt.de/wirtschaft/article146813825/Wieso-flogen-die-VW-Manipulationen-eigentlich-auf.html
Trenner	
Am 18. September geht die Bombe hoch.	https://www.welt.de/wirtschaft/article146813825/Wieso-flogen-die-VW-Manipulationen-eigentlich-auf.html
Einspieler: “Volkswagen droht in den USA ein Bußgeld von bis zu 18 Mrd. Dollar.	https://www.youtube.com/watch?v=yv8UwgK02Lk
Der angeblich “sauberste Diesel der Welt” ist eine Lüge! Einspieler: Lüge. Lüge. Lüge!	https://www.youtube.com/watch?v=xXTl6ve9yh8

Der Chef des Konzerns, Martin Winterkorn, geht mit einer Videobotschaft an die Öffentlichkeit.	
Einspieler: “Ich entschuldige mich in aller Form bei unseren Kunden, den Behörden und der gesamten Öffentlichkeit für das Fehlverhalten.”	https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Die-VW-Abgas-Affaere-eine-Chronologie.volkswagen892.html
Die Behörden lässt diese Entschuldigung kalt. Zumindest in den USA. Im Laufe der Ermittlungen nehmen sie einen VW-Manager noch am Flughafen in Miami fest. Auf der Toilette.	https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Die-VW-Abgas-Affaere-eine-Chronologie.volkswagen892.html Affäre: US-Justiz liefert Ex-VW-Manager Schmidt nach Deutschland aus - Business Insider
Einspieler: Mach hinne! Ja, ich beeil' mich.	♦ ANNEGRET und die TOILETTE
Innerhalb weniger Stunden verliert die Aktie über 20% ihres Werts und ist jetzt etwa 100 Euro wert. 3 Tage nach seiner Entschuldigung tritt Martin Winterkorn als Chef zurück. In den nächsten Wochen und Monaten wird das komplette Ausmaß deutlich: Weltweit fahren rund 11 Millionen Kunden Autos mit der Schummelsoftware. Und viele von ihnen sind stinksauer: Einspieler “Sie meinen beschissen? So ist es! Sie fühlen sich beschissen? Also wirklich 100% Be-Schissen!” 2015 macht VW knapp 1,6 Mrd. Euro Verlust. Es ist das erste Mal seit über 20 Jahren, dass VW rote Zahlen schreibt. Auch bei anderen Autoherstellern wie BMW oder Mercedes werden später manipulierte Abgaswerte festgestellt. Doch keinen trifft es so hart wie Volkswagen.	USA: Höchststrafe im Abgas-Skandal für VW-Manager Dieselprozess: Ex-Audi-Chef Stadler und Mitangeklagte legen Revision ein tagesschau.de Die VW-Abgas-Affäre: Eine Chronologie NDR.de - Nachrichten - Niedersachsen - Studio Braunschweig https://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-kontrolle-103.html?utm_source=chatgpt.com https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Die-VW-Abgas-Affaere-eine-Chronologie.volkswagen892.html Start bei 4:10 VW-Skandal: Große Probleme bei Diesel-Autos Panorama 3 NDR Die VW-Abgas-Affäre: Eine Chronologie NDR.de - Nachrichten - Niedersachsen - Studio Braunschweig https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JyzUnawQUzxXFcB-fhk8UIC

Insgesamt wird der Skandal VW über 30 Milliarden Euro kosten. Und so bekommt das VW-Imperium zum ersten Mal seit Jahrzehnten so richtig dicke Risse. Risse, die in Zukunft noch viel tiefer werden sollen. Aber erstmal bringt der Abgasskandal eine neue zentrale Figur an die Macht: Herbert Diess. Der war zuvor jahrelang Manager bei BMW. Er soll die Marke VW neu erfinden. Ihm ist klar: Damit Volkswagen wieder erfolgreich sein wird, muss er den Konzern radikal umkrempeln. Dafür entwickelt er einen Plan und den schauen wir uns jetzt step by step an.	HzV5pU2rbwyBCBqjSbjo/edit?gid=0#gid=0 https://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-abgasskandal-135.html https://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-bilanz-109.html?utm_source=chatgpt.com https://www.deutschlandfunk.de/dieselgate-und-die-folgen-die-schleppe-nde-aufarbeitung-des-100.html Kraftfahrt-Bundesamt - Abgasthematik - Verwaltungsentscheidung des KBA vom 20. Februar 2024 Diesel-Urteil: Musterklage gegen Mercedes erfolgreich Verbraucherzentrale.de
Akt III: Der Diess-Plan	
Wir haben ja gerade gesehen: Der Diesel-Skandal hat eine fette Lücke in die VW-Bilanz gerissen.. Der erste Punkt des Diess-Plan ist deshalb	
Sparen, Sparen, Sparen	
Und das kann wohl kaum jemand so gut wie Herbert Diess. Als Einkaufschef bei BMW sollte er eigentlich 4 Milliarden Euro einsparen. Am Ende hat Diess 6 Milliarden geschafft.	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/wolfsburger-ich-ag-a-8656b88b-0002-0001-0000-000156901113
Und mit dieser Mentalität geht er auch nach Wolfsburg.	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/wolfsburger-ich-ag-a-8656b88b-0002-0001-0000-000156901113
Als Herbert Diess 2015 bei VW anfängt, macht die Marke mit ihren Pkws einen Umsatz von 106 Milliarden Euro. Von diesen 106 Milliarden Euro bleiben aber nur 2,1 Milliarden Euro als Gewinn vor Steuern übrig. Das ergibt eine operative Marge von 2 Prozent - ziemlich schwach. Vor allem, wenn man sie mit einem anderen großen Autohersteller vergleicht: Toyota. Deren Marge liegt 2015 bei 10 Prozent - die Japaner sind damals also fünf Mal so produktiv wie Volkswagen!	https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JyzUnawQUzxXFcB-fhk8UICHzV5pU2rbwyBCBqjSbjo/edit?gid=0#gid=0 https://www.toyota-global.com/pages/contents/investors/financial_result/2015/pdf/q4/summary.pdf

Die Marge wird für Diess deshalb von Tag 1 an eine der wichtigsten Kennzahlen. Bis 2020 soll VW die Marge von 4% haben. Bis 2025 sollen sogar 8% drin sein. Konkret heißt das für das 4%-Margenziel: Diess muss 2-3 Milliarden Euro Kosten pro Jahr im laufenden Betrieb von VW einsparen. Und ich sag mal so: In so einem riesigen Konzern wie VW muss man nicht lange nach lächerlichen Kostenpunkten suchen.	2015 FINANCIAL RESULTS - Site media global de Renault Group https://www.toyota-global.com/pages/contents/investors/financial_result/2015/pdf/q4/summary.pdf https://www.manager-magazin.de/unternehmen/wolfsburger-ich-ag-a-8656b88b-0002-0001-0000-000156901113 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-ag-herbert-diess-will-sogar-batterien-produzieren-a-00000000-0002-0001-0000-000160203401
Ein Beispiel gefällig? Kaffee! Eine Kanne Kaffe kostet beim VW-Caterer damals einfach mal 60 Euro. Die Chefs vor Diess haben das schulterzuckend hingenommen. Er nicht! Also streicht er das Catering bei internen Sitzungen. Aber für die 2-3 Milliarden Euro, die er einsparen will, reicht der Kaffee natürlich nicht. Es ist klar: Dafür muss Diess ans Personal ran. Ein halbes Jahr streitet er sich mit dem Betriebsrat, bis es schließlich zu einem Kompromiss kommt: Dem Zukunftspakt. In den nächsten 10 Jahren will VW weltweit rund 30.000 Stellen abbauen - das wäre fast jeder 4. Angestellte!. Gleichzeitig sollen aber auch 9.000 "zukunftsträchtige Arbeitsplätze" entstehen. Was sich VW darunter vorstellt?	(Der blockierte Konzern, HB) Betriebsrat und VW-Führung raufen sich zusammen (FAZ) https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Volkswagen-streicht-weltweit-30000-Stellen.vw3394.html Datensammlung Volkswagen - Google Sheets https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Volkswagen-streicht-weltweit-30000-Stellen.vw3394.html
Damit sind wir beim zweiten Punkt im Plan von Diess:	
Die E-Mobilität	

Vor Herbert Diess spielten E-Autos im VW-Konzern eher eine Nebenrolle. Martin Winterkorn hat zwar 2013 schon Elektro-Versionen vom Golf und den Kleinwagen e-up entwickelt. Die waren aber teuer und haben trotzdem Verlust gemacht. Der damalige Finanzchef von VW hat diesen ersten Ausflug in die E-Mobilität in ner internen Veranstaltung mal so zusammengefasst	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685
"Gott sei Dank haben wir nicht so viele verkauft"	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685
Joa, klingt nicht nach vollem Fokus auf E-Autos. Und das obwohl 2016 ein Start-Up in den USA gewaltige Fortschritte macht: Tesla! Die hatten schon einen Elektro-Sportwagen als VW noch alles auf den "Clean Diesel" gesetzt hat. Deren Chef, Elon Musk, will die komplette Autoindustrie mit seinen Elektromodellen revolutionieren. Herbert Diess bewundert ihn. Die beiden sollen eine gute Beziehung haben. Aber dazu später mehr. Doch nicht nur in den USA, auch in der EU braut sich in ein verdammt heftiger Gegenwind zusammen. Und um den genauer zu verstehen, machen wir mal nen kleinen Deep-Dive in die Gesetze der EU - genauer gesagt: Dem "Flottengrenzwert"-Gesetz.	Tesla Roadster: Die Geschichte des ersten E-Supersportwagens – von 2008 bis 2021 siehe später bei ihrer Kumpel-Spritztour
Das funktioniert so: Die EU schaut sich alle in Europa neu zugelassenen Autos an. So auch die von VW - und misst wie viel CO2 sie pro Kilometer ausstoßen. Von allen Autos bildet sie einen Durchschnittswert. Den nennt man auch Flottenwert. Bei VW liegt der 2015 bei 120,8 Gramm CO2 pro Kilometer.	https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf

Für 2015 war dieser Wert gut. Denn für dieses Jahr hat die EU einen Grenzwert von 130 festgelegt. VW hat das Umweltziel also erreicht. Aber dieser Grenzwert sinkt alle paar Jahre stufenweise ab. Für 2020 hat die EU angekündigt, den Grenzwert das erste mal zu senken. Dann dürfen die Autos im Schnitt nur noch 95 Gramm CO2 pro Kilometer ausstoßen. Das Problem ist nur: Den 95-Gramm-Wert würde VW Stand 2015 klar verfehlen. Und das sieht die EU gar nicht gern. Die Folge: VW müsste für jedes verkaufte Auto Strafen zahlen. Wenn VW nichts ändert, wären es mehr als 2.000 Euro Strafe pro Auto in der EU. Bei Millionen von Autoverkäufen im Jahr werden das schnell Milliardenstrafen. Dieses EU-Gesetz ist also kein Spaß, sondern kann VW das Genick brechen, wenn sie nicht darauf reagieren! VW muss also dringend Autos verkaufen, die deutlich weniger CO2 ausstoßen.	VW Geschäftsbericht 2015, Seite 133 https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf
Die Lösung: E-Autos. Die stoßen - zumindest wenn es nach der EU geht - 0 Gramm CO2 aus. Für Herbert Diess und VW beginnt damit ein Wettlauf gegen die Zeit: Entweder sie verkaufen schnell genügend E-Autos... ...oder sie müssen gigantische Strafzahlungen an die EU zahlen. Und erstmal scheint es so, als ob Diess liefert.	
Trenner	
September 2016. In Paris findet der Autosalon statt. Krönung der Veranstaltung: Ein Konzept für ein neues E-Auto - präsentiert von Diess höchstpersönlich. Einspieler "It will come at the price of a Golf Diesel"	Retromobil in Paris erwartet Rekordbesuch: Run auf die Oldies https://media.vw.com/en-us/releases/779?utm_source=chatgpt.com https://www.youtube.com/watch?v=KDcb0YPmGZ4

	https://ev-database.org/de/pkw/1072/Tesla-Model-S-60 Downloadbereich - 2016-11_preisliste_vw_golf - Archiv mit Auto-Preislisten zum kostenlosen Download -> Johannes Winterhagen (FAZ Technik und Motor) hatte nochmal meine ursprüngliche Zahl von 30.000 Euro bestätigt
Ja, ihr habt richtig gehört: Das Auto soll gerade mal so viel kosten wie ein Diesel-Golf. Der hat damals ungefähr 30 000 Euro gekostet. Und das beste: Das Auto soll ne Reichweite von ungefähr 600 Kilometer haben - das wäre mehr als Teslas Model S! Geht es nach Diess, steht hier nicht geringeres als... Der "Elektrovolkswagen". Von dem ist selbst Elon Musk beeindruckt... bei einer gemeinsamen Spritztour mit Herbert Diess wird er später sagen: Einspieler "Diess: The steering is nice. Musk: For a non-sporty car, it is pretty good."	Elon Musk und Herbert Diess fahren den VW ID.3 (deutsche Untertitel) - YouTube (Minute 2)
Ob das Auto all die Erwartungen erfüllen kann? Dazu kommen wir gleich.	
Diess' Plan plant scheint jedenfalls aufzugehen. Dank seiner E-Auto-Offensive gilt er als Mann der Stunde. Einspieler "Der gesamte Aufsichtsrat setzt großes Vertrauen in den neuen Vorstand unter Führung von Herbert Diess..." Im April 2018 befördert ihn der Aufsichtsrat zum Chef des kompletten Volkswagen-Konzerns. Nun kann er seine E-Auto-Ambitionen endlich auf das ganze VW-Imperium ausweiten.	https://www.youtube.com/watch?v=S9VEljJOH8 Umbau bei VW: Diess ist neuer VW-Konzernchef NDR.de - Nachrichten - Niedersachsen - Studio Braunschweig (Volt statt V8, manager magazin)

Porsche macht den Anfang: Bis 2027 soll es alle ihre Autos nur noch rein elektrisch geben. Nur der 911er soll ein Verbrenner bleiben. Einspieler: "Jawoll! Jaaa!" Kurz darauf investiert Audi mehrere hundert Millionen Euro in ein Werk in Brüssel. Dort sollen künftig nur noch E-Autos hergestellt werden. Vor allem mit dem e-tron wollen sie Tesla Konkurrenz machen. Und auch die Kernmarke VW stürzt sich immer weiter in die E-Mobilität Im November 2018 gibt die Marke bekannt, dass sie ihr Werk in Zwickau voll auf E-Autos umstellen.	https://www.youtube.com/watch?v=C9Y4o38Hn3A https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685 https://www.automobil-produktion.de/technologie/grossserienfertigung-des-audi-e-tron-in-bruessel-angelaufen-388.html https://ecomento.de/2018/11/15/volkswagen-zwickau-wird-modernste-e-auto-fabrik-europas/
Wenn es nach Herbert Diess geht, kann es bei der E-Mobilität gar nicht schnell genug gehen. 2021 will er mit dem Konzern schon 600.000 E-Autos verkaufen. 2025 sollen es schon 3 Mio. sein. Und 2030 sogar 6 Mio. Nur mal so zum Vergleich: 2018 haben sie in Deutschland weniger weniger als 10 000 verkauft... In diese wahnsinnigen E-Auto-Ziele steckt Diess gigantische Summen. In den nächsten 5 Jahren will er mit VW 30 Milliarden Euro in die E-Mobilität investieren. Sogar die Batterien will Diess in Zukunft selbst produzieren. Deshalb schließt er sich mit dem Batterie-Start-Up Northvolt zusammen. Allein über diesen Deal fließen schon 900 Millionen Euro in eine Batteriefabrik in Salzgitter. 2024 soll es dort losgehen. Volkswagen geht 2018 also bei der Elektromobilität All-In. Und das zu einer Zeit, als E-Autos in Deutschland gerade mal 1% Marktanteil haben.	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-ag-vor-kompromiss-herbert-diess-will-sparen-daniela-cavallo-bewahren-a-c5cbf82c-0002-0001-0000-000179661351 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-ag-herbert-diess-will-sogar-batterien-produzieren-a-00000000-0002-0001-0000-00160203401 (Der Zellkonflikt, manager magazin) https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-herbert-diess-elektrifiziert-vw-im-eiltempo-a-00000000-0002-0001-0000-000164471685 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-mit-apollo-artemis-und-trinity-soll-vw-zur-techcompany-werden-a-00000000-0002-0001-0000-000175390522

Das ganze soll sich natürlich auch für die Aktionäre lohnen. Herbert Diess träumt davon, dass der Konzern so wertvoll wird wie Apple. Mutig. VW ist zu diesem Zeitpunkt 88 Milliarden Euro wert, Apple 716 Milliarden. Womit wir beim dritten & finalen Punkt im Diess-Plan sind...	Kraftfahrt-Bundesamt - Neuzulassungen - Jahresbilanz der Neuzulassungen 2018 Info Center https://www.manager-magazin.de/unternehmen/volkswagen-ag-herbert-diess-will-sogar-batterien-produzieren-a-00000000-0002-0001-0000-000160203401
Vom Autokonzern zum Techunternehmen	
Bis 2018 lief es bei VW so: Ingenieure entwickeln ein Auto und danach kümmern sich ein paar Programmierer darum, dass die IT keine Probleme macht. Also, dass die Steuerung des Autos auch bei 100 Sachen 80 plötzlich ausfällt. Aber Diess ist überzeugt: Das Auto der Zukunft ist ein rollender Computer. Deshalb stellt der Konzern nun alles auf den Kopf: Am Anfang stehen jetzt nicht mehr die Ingenieure - sondern die Programmierer! Ihre Aufgabe: Sie sollen für alle Autos im Konzern ein einheitliches Betriebssystem entwickeln. Erst wenn die Software steht, bauen die Ingenieure noch ein Auto um die ganze IT drumherum. Und die ganze Technik will Diess nicht extern einkaufen, sondern selbst im Konzern entwickeln. So ähnlich hat es schließlich auch Elon Musk mit Tesla gemacht! Und auch dafür nimmt Diess wieder richtig viel Geld in die Hand. In den nächsten 5 Jahren will er nochmal 27 Milliarden Euro in die Digitalisierung stecken. Die Pläne gehen sogar so weit, dass das Manager Magazin schreibt: "Aus Volkswagen wird Software."	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-und-cariad-se-eine-mckinsey-papier-offenbart-das-aktuelle-scheitern-von-herbert-diess-a-e3bec8ab-0002-0001-0000-000204564780 https://www.ftd.de/auto/cariad-ist-mit-hoher-dynamik-gestartet/ https://www.ftd.de/auto/cariad-ist-mit-hoher-dynamik-gestartet/ VW

Diess hat damit das geschafft, was viele für unmöglich gehalten haben... Zuerst hat er im Konzern einen radikalen Sparkurs durchgesetzt. Dann hat der die Strategie des Konzerns auf eines der Zukunftsthemen schlechthin gelenkt - der E-Mobilität. Und jetzt verpasst er dem angestaubten Traditionskonzern auch noch das Image als Tech-Konzern! Und die Aktionäre lieben es:	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-mit-apollo-artemis-und-trinity-soll-vw-zur-techcompany-werden-a-00000002-0001-0000-000175390522 vw aktie - Google Suche Genaue Daten können wir nochmal nachschauen https://www.manager-magazin.de/unternehmen/wolfsburger-ich-ag-a-8656b88b-0002-0001-0000-000156901113
Ende 2019 steht die VW-Aktie wieder bei knapp 180 Euro - also fast doppelt so hoch wie nach dem Abgasskandal.	vw aktie - Google Suche
Und mit mehr als 4% Marge in diesem Jahr hat Diess auch das Ziel übererfüllt.	Datensammlung Volkswagen - Google Sheets
Was da noch keiner ahnt: Der Diess-Plan wird den Konzern schon bald in eine tiefe Krise stürzen.	
Akt IV: Der Zusammenbruch	
Wir schreiben mittlerweile den 11. September 2020. Für Herbert Diess ist es der große Tag. Denn heute geht ein neues Modell an den Start...	https://ecomento.de/2020/09/11/vw-beginnt-mit-auslieferung-des-id-3-1st-an-fruehbucher/
Und zwar dieses hier: Der ID.3... also der Elektrovolkswagen, den Diess einst angekündigt hat. Endlich ist er marktreif. Das Ding soll also das Ruder jetzt rumreißen. Spacige Radkappen, kein Kühlergrill und ein Infotainment-System im Tesla-Style. Wirkt ja erstmal cool...wäre da nur nicht der stolze Preis...	
Einspieler: "Es springt einen nichts an, wo du das Gefühl hast: Ja, das ist jetzt ein 40.000€ Auto mit besonders viel Finesse in den Details...Nö. Es ist okay."	https://www.youtube.com/watch?v=PMmdhkpgPJ8 (Minute 13:20)
Moment... 40 000 Euro? Der ID.3 ist also um die 10 000 Euro teurer als ursprünglich mal versprochen. Doch nicht nur beim Preis, auch bei Qualität hat sich VW komplett verzockt:	Martin Winterkorn: Die besten Zitate - manager

Das Infotainment-System hat ständig Verzögerungen. Der ADAC spricht davon, dass sich das System immer wieder "Gedenksekunden" gönnt. Das Navi bleibt oft mehrere Hundert Meter orientierungslos und die Sprachsteuerung hat auch so ihre Macken. Kurz gesagt: Die Software ist einfach noch nicht fertig.	https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/autotest/vw-id3-da-uertest/
Dabei steht Volkswagen eigentlich für hohe Qualität. Eigentlich. Doch beim ID.3 hapert es an vielen Stellen. Das sagt auch Christian Müßgens, der für die FAZ seit Jahren den VW-Konzern beobachtet. O-Ton Müßgens: "Da sind hinten so Plastikbuchstaben draufgeklebt. "ID.3" in weiß. Ich seh ständig so Fahrzeuge, wo hinten das Logo abfällt. Das sagt so viel aus über diese Produktplanung..."	
Gegenüber der Zeitung Automobilwoche hat der zuständige Produktmanager für den ID.3 später dann auch zugegeben: "Wir wollten ganz vorne dabei sein und haben den ID.3 deshalb in aller Eile fertiggemacht" Vorne mit dabei ist der ID.3 jedenfalls nicht: Selbst auf dem Heimatmarkt Deutschland reicht es 2021 nur für Platz 3 der meistverkauften E-Autos. Geschlagen wird er vom Tesla Model 3 – und sogar vom eigenen ungeliebten e-Up 2021 wollte der Konzern ja 600.000 E-Autos verkaufen. Geschafft haben sie dann nur etwa 450.000. Das lag aber auch am Chipmangel in der Autoindustrie wegen der Corona-Pandemie.	https://www.automobilwoche.de/nachrichten/fahrvorstellung-so-will-der-uberarbeitete-vw-id3-die-kurve-kriegen https://insideevs.de/news/559636/beliebteste-elektroautos-deutschlands-2021-topten/
Der Aufsichtsrat von Volkswagen ist trotzdem bitter enttäuscht. Deshalb entzieht er im Dezember 2021 Herbert Diess die Leitung über die Marke Volkswagen. Er soll sich jetzt als Konzernchef vor allem um die versemelte Software kümmern. Diess hat dafür extra ein neues Tochterunternehmen im Konzern gegründet. Und der Name ist echt ein echter mindblow: Die "Cariad". Das steht für Car. I Am Digital.	https://insideevs.de/news/600739/diess-entlassung-wegen-software-fiasco/ https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-und-cariad-se-eine-mckinsey-papier-offenbart-das-aktuelle-scheitern-v

Wow! Ihre Aufgabe ist es, zentral für alle Autos im Konzern die Software zu entwickeln. Also egal ob Volkswagen, Audi, Skoda oder Porsche. Sie alle bekommen Software aus dem gleichen Haus. Aber trotz ihres coolen Namens, bekommt die Cariad nichts auf die Reihe. Egal, um welches Betriebssystem es geht: Das für die einfacheren Autos wie den ID.3 oder auch für Premium-Autos wie von Porsche oder Audi... Die Cariad reißt ständig Deadlines und verzögert alles. Irgendwann wird klar: Diess hat sich mit seinem Ziel, aus VW einen Software-Konzern zu machen, völlig verhasen. O-Ton Müßgens: “Als dann langsam klar wurde, dass die Cariad Galaxien weit entfernt war, diese Ansprüche zu erfüllen, ist da natürlich überall die Revolution ausgebrochen. Die ganzen Modellplanungen sind alle ins Wanken geraten.”	on-herbert-diess-a-e3bec8ab-0002-0001-0000-000204564780 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-softwareprobleme-bei-cariad-bedrohen-zeitplan-fuer-trinity-artemis-und-macan-a-d20c9d55-0002-0001-0000-000201341024
2022 haben es der Audi-Chef Markus Duesmann und sein Porsche Kollege Oliver Blume nämlich endgültig satt. Mit dem Audi Q6 und dem Porsche Macan haben beide neue E-Autos am Start, die noch 2022 auf den Markt kommen sollen. Aber sowohl Audi als auch Porsche müssen noch auf die Software warten. Die kommt ja jetzt von Cariad aus der VW-Zentrale. Und für beide wird bald klar: Sie werden ihren Zeitplan reißen. Deshalb geht der Audi-Chef zur Beratungsfirma McKinsey und beauftragt sie mit einer Analyse. Sie sollen die Cariad genau unter die Lupe nehmen. Ihre Ergebnisse haben es in sich: Die Elektronik ist viel teurer als erwartet. Der Rückstand zum Konkurrenten Tesla wird eher größer als kleiner.	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-und-cariad-se-eine-mckinsey-papier-offenbart-das-aktuelle-scheitern-von-herbert-diess-a-e3bec8ab-0002-0001-0000-000204564780 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-im-klassenkampf-in-wolfsburg-wird-chef-herbert-diess-zur-last-a-fd6492de-0002-0001-0000-000180094349 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-und-cariad-se-eine-mckinsey-papier-offenbart-das-aktuelle-scheitern-von-herbert-diess-a-e3bec8ab-0002-0001-0000-000204564780 https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-und-cariad-se-eine-mckinsey-papier-offenbart-das-aktuelle-scheitern-von-herbert-diess-a-e3bec8ab-0002-0001-0000-000204564780

Diess' Digitalisierungspläne passen vorn und hinten nicht. Das Manager Magazin nennt die McKinsey Analyse ein "Protokoll des Versagens". Und der Konzern handelt: Am 22. Juli 2022 wird Herbert Diess gefeuert. Warum? O-Ton Müßgens: "Weil Herbert Diess wirklich alles vermässelt hat, was man als Vorstandsvorsitzender des großen deutschen Automobilkonzerns vermässeln kann. Also das it wirklich der Totalausfall gewesen. Uff. Nach Winterkorn und Diess kommt wieder mal ein neuer Mann an die Schalthebel des strauchelnden VW-Imperiums. Sein Name: Oliver Blume, der bisherige Porsche-Chef. Seine Aufgabe könnte gar nicht größer sein: Entweder ihm gelingt es, endlich die Software-Probleme/E-Autosparte in den Griff zu bekommen. Oder das Unternehmen stürzt ab.	https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-ag-wie-oliver-blume-den-niedergang-des-autokonzerns-verhindern-will-a-a1b45f73-2c7f-4a83-8d2a-d9523c69cdd9 https://insideevs.de/news/600739/diess-entlassung-wegen-software-fiasco/
Akt V: Der Scherbenhaufen	
Wir schreiben mittlerweile den 30. Oktober 2024. VW veröffentlicht Zahlen für das dritte Quartal des Jahres. Und das Ergebnis sendet Schockwellen in die ganze Nation... Hier seht ihr den Gewinn von VW in den letzten 10 Quartalen. Zuletzt lag der immer so zwischen 3 und 5 Milliarden Euro. Aber im 3. Quartal 2024 passiert es dann: Der Gewinn rauscht in den Keller - auf unter 1,5 Milliarden Euro.	https://www.volkswagen-group.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-group-neunmonatsergebnis-beeinflusst-durch-hoehere-fixkosten-und-rueckstellungen-fuer-restrukturierungen-18768 Datensammlung Volkswagen - Google Sheets
Wie konnte es soweit kommen?	
Fangen wir mal in China an.	Volkswagen AG fällt in China immer weiter zurück – zu langsam, zu analog, zu sehr Verbrenner - manager

Dank des frühen Markteintritts war Volkswagen dort jahrelang der führende Hersteller. Doch damit ist jetzt Schluss. Schon 2023 war VW nicht mehr die beliebteste Marke bei den Chinesen. BYD hat in dem Quartal das erste Mal mehr Autos in China verkauft als VW. Und damit geht VW richtig viel Geld durch die Lappen. Früher kamen jedes Jahr 4-5 Milliarden Euro Gewinn aus China. 2024 waren es nur 1,7 Milliarden.	https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JyzUnawQUzxXfCB-fhk8UICHzV5pU2rbwyBCBqjSbjo/edit?gid=0#gid=0 https://www.autonews.com/automakers/byd-overtakes-vw-2023-no-1-br-and-china/?utm_source=chatgpt.com https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-in-china-verkauft-byd-jetzt-mehr-autos-als-volkswagen/29098304.html https://www.platow.de/deutsche-aktien/vw-mehr-modelle-weniger-kosten/ https://de.marketscreener.com/kurs/aktie/VOLKSWAGEN-AG-436737/news/Volkswagen-will-bis-2030-einen-Marktanteil-von-15-in-China-halten-sagt-der-Landeschef-46513637/ https://geschaeftsbericht2024.volkswagen-group.com/_assets/downloads/entire-vw-gb24.pdf (Seite 20) https://www.finanzen.ch/nachrichten/aktien/vw-aktie-gewinnt-volkswagen-gewinn-bricht-ein-wegen-china-schwache-und-umbaukosten-vw-vorst-and-verzichtet-auf-gehalt-1034462087
Und auch auf dem europäischen Heimatmarkt sieht es nicht gut aus für Volkswagen. VW hat 2024 1,25 Millionen Autos in Europa verkauft. Das sind 500.000 Autos weniger als sie sich eigentlich vorgenommen hatten.	https://www.best-selling-cars.com/europe/2024-full-year-europe-car-sales-per-eu-uk-and-efta-country/ https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/VW-verkauft-2024-weniger-Autos-vor-allem-in-China-%2Cvw6508.html?utm_source=chatgpt.com https://www.focus.de/auto/news/bitterer-jahresausblick-neue-modelle-kommen-erst-2026-vw-droht-2025-eine-lange-durststrecke_id_260603199.html
Warum kaufen immer weniger Menschen VW-Autos? Naja: E-Autos sind halt immer noch ziemlich teuer. Denkt nur mal an den ID.3. Mittlerweile gibt es den zwar ab ungefähr 30.000 Euro, aber für so viel Kohle gibt es deutlich edlere Verbrenner-Modelle. Bei VW gibt es für das Geld zum Beispiel den SUV T-Roc. Aber selbst die Verbrenner verkaufen sich gerade nicht gut. Das hat gleich mehrere Gründe: Aktuell weiß zum Beispiel niemand, wie hart die EU gegen Verbrenner noch vorgehen wird - oder ob die Spritpreise durch die Co2-Steuer weiter steigen.	gesagt Modelle und Konfigurator Volkswagen Deutschland

So fahren die Europäer einfach immer länger ihre alten Autos. 2017 war ein Auto in der EU im Schnitt 11 Jahre alt. Bis 2022 ist der Durchschnitt um über ein Jahr gestiegen.	https://www.statista.com/statistics/1273358/average-car-age-eu/
Die sinkenden Auto-Verkäufe setzen Volkswagen also massiv unter Druck. Deshalb bleibt dem Konzern eigentlich nur eine Möglichkeit: Er muss sparen. Das hat zumindest Konzernchef Oliver Blume vergangenen November der Bild-Zeitung gesagt: “Unsere Kosten in Deutschland müssen massiv runter.” Aber Moment mal: War Herbert Diess nicht schon der Sparweltmeister? Das war ja der erste Punkt seines großen Plans. Ihr erinnert Euch ja vielleicht noch: 2016 hat Diess ja für die Marke VW noch den “Zukunftspakt” ausgehandelt. 30.000 Stellen wollte er abbauen. Schauen wir mal, was daraus geworden ist. 2016 hatte die Marke VW fast 114.00 Mitarbeiter. Und jetzt? 2023, also im ersten Jahr nach der Diess-Ära, waren es bisschen mehr als 116.000. Joa, komischer Stellenabbau, wenn ihr mich fragt. Das soll sich unter dem neuen CEO Blume aber drastisch ändern. Wie krass seine Pläne sind, wird klar, als die Betriebsratchefin von VW die geplante Einschnitte öffentlich macht: Sie sagt, der Vorstand wolle “mindestens 3 VW-Werke” in Deutschland schließen, Abteilungen ins Ausland verlagern und pauschal 10 Prozent vom Monatslohn aller Beschäftigter kürzen. Ob das wirklich die Pläne des Konzerns waren, wissen wir nicht - VW hat sich dazu nie öffentlich geäußert.	https://www.bild.de/politik/inland/job-abbau-lohn-kuerzung-werke-dicht-s-o-radikal-will-vw-jetzt-umbauen-67266ad7ebdb8724738e71ef Datensammlung Volkswagen - Google Sheets Volkswagen: Werksschließungen, Gehaltskürzung, Jobverlagerung ins Ausland - das plant VW laut Betriebsrat - manager LIVE: Rede der Betriebsratsvorsitzenden Cavallo bei einer VW-Kundgebung (Minute 14:30)

Trenner	
Kurz vor Weihnachten 2024 einigen sich Betriebsrat und Vorstand schließlich. Bis 2030 sollen 35.000 Stellen wegfallen. Die Mitarbeiter werden bis dann keine Lohnerhöhungen bekommen und die Werke in Osnabrück und Dresden stellen langfristig die Produktion ein. In seiner E-Auto-Fabrik in Zwickau lässt VW deshalb jetzt alle befristeten Arbeitsverträge auslaufen. Ob das alles reicht? VW-Beobachter Christian Müßgens ist sich nicht so sicher. Er sieht ein viel grundsätzlicheres Problem im VW-Konzern: O-Ton Müßgens: "Dieses Unternehmen ist einfach auf eine Art und Weise geführt, die einfach mit einer normalen Corporate Governance, wie wir sie kennen, überhaupt nichts zu tun hat. Die Politik regiert da rein. Und es gibt die IG Metall, die da mit Sonderrechten ausgestattet ist und dann bis tief in die Unternehmensstrategie mit rein greift. Und dieser ganze Wahnsinn scheitert jetzt vor den Augen der Welt."	https://www.tagesschau.de/eilmeldung/vw-ig-metall-einigung-tarifstreit-100.html https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/unternehmen/vw-gesetz-niedersachsen-volkswagen-100.html https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/vw-chef-oliver-blume-im-interview-es-liegt-noch-viel-arbeit-vor-uns-110190506.html
Was Müßgens damit meint? Naja: Es gibt wohl nur wenige andere Konzerne in Deutschland, der so vielen Interessen gerecht werden muss wie Volkswagen. In keinem anderen Konzern zum Beispiel ist der Betriebsrat so mächtig wie bei VW. Und auch die Politik mischt nach wie vor im Konzern mit: Schauen wir dafür mal kurz in den Aufsichtsrat von VW: Dort sitzen 10 Vertreter auf der Seite der Arbeitnehmer und 10 Vertreter auf der Seite der Anteilseigner. Und einer von ihnen ist wer? Richtig: Stefan Weil, der Ministerpräsident von Niedersachsen. Stichwort VW-Gesetz aus den 60er Jahren: Das gilt auch heute noch - noch heute kann das Land Niedersachsen wichtige Entscheidungen blockieren.	Business Insider https://www.volkswagen-group.com/de/unternehmensfuehrung-15790

Und das hat direkte Folgen: Wenn wichtige Entscheidungen ausgebremst werden können, bleibt am Ende auch die Wirtschaftlichkeit auf der Strecke.	
Ursprünglich hatte Blumes Vorgänger Diess ja einmal für die Kernmarke geplant, die Marge von 2 auf 8% hochschrauben. Und was ist aus dem Ziel geworden? 2024 lag sie bei 3%. Also eigentlich genau da, wo Herbert Diess vor gut 10 Jahren angefangen hat. VW ist also immer noch ziemlich ineffizient. Das liegt daran, dass ihre Werke kaum ausgelastet sind. 2024 hat der gesamte Konzern 9 Millionen Autos gebaut, obwohl ihre Fabriken eigentlich darauf ausgelegt sind, 14 Millionen zu bauen. O-Ton Müßgens: "Das ist natürlich viel zu wenig. Und dann schmiert denen ihre Ertragsrechnung so schnell ab, so schnell kann man gar nicht gucken. Das ist alles ganz schön auf Kante genäht."	https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JyzUnawQUzxXFcB-fhk8UICHzV5pU2rbwyBCBqjSbjo/edit?gid=0#gid=0 https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JyzUnawQUzxXFcB-fhk8UICHzV5pU2rbwyBCBqjSbjo/edit?gid=0#gid=0 https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-09-02/vw-plans-to-close-plants-in-germany-after-cost-cuts-fail-to-deliver VW-Konzern liefert 2024 2,3 Prozent weniger Fahrzeuge aus
Und es könnte gut sein, dass die Ertragsrechnung in Zukunft sogar noch weiter abschmiert...	
Erinnert euch mal an den CO2-Flottenwert - der will ja die Hersteller dazu bringen, Autos zu bauen, die wenig CO2 ausstoßen.	Volkswagen AG: Bußgeld an Europäische Union wird fällig. CO2-Ziel leicht verfehlt - manager
Das Problem ist, 2020 hat VW den gesenkten Grenzwert knapp verfehlt und musste nur etwa 100 Mio. Euro Strafe zahlen. Doch 2027 senkt die EU wieder den Grenzwert. Dieses Mal dürfte es verdammt schwierig sein, den Grenzwert auch nur annähernd zu erreichen.	Ein E-Auto für 20.000 Euro: So sieht der Neue von VW aus NDR.de - Nachrichten - Niedersachsen - Studio Braunschweig

Egal ob 2025 oder 2027 - um ihren Flottenwert zu senken, muss Volkswagen deutlich mehr Elektroautos verkaufen als bisher. Deshalb haben sie vor kurzem auch neue Elektromodelle vorgestellt. 2026 soll ein Elektro-VW für 25.000 Euro kommen, 2027 sogar einer für nur 20.000 Euro. Ob die wirklich so schnell kommen und ob die Autos dann auch wirklich so günstig sind wie versprochen... Mal sehen. Viel Gewinn dürfte VW mit diesen Kleinwagen jedenfalls nicht machen. Ziel ist wohl eher, den Flottenwert nach unten zu drücken, um so keine hohen Strafen zahlen zu müssen. VW steht deshalb vor einem Dilemma: Entweder sie machen so weiter wie bisher und zahlen Milliardenstrafen... ...oder sie müssen noch viel mehr margenschwache E-Autos wie die neuen Modelle auf den Markt bringen. Für Kunden, die einen günstigen Elektro-VW kaufen wollen, mag das eine gute Nachricht sein. Für VW selbst sind es aber insgesamt keine guten Geschäftsaussichten	Kommission fördert globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie
Und der Grund dafür, warum immer weniger an den einstigen deutschen Vorzeige-Konzern glauben. Die Aktie von VW steht aktuell bei um die 100 Euro. Das einst größte deutsche Unternehmen ist damit aktuell nur etwas mehr als 50 Milliarden Euro wert. Zum Vergleich: Apple, mit denen Diess einst gleichziehen wollte, ist aktuell rund 3,3 Billionen Euro wert - also mehr als 50 mal so viel!	
Epilog	
Wir haben für dieses Video mit vielen Leuten über Volkswagen gesprochen. Sie hatten alle unterschiedliche Perspektiven, aber waren sich eigentlich alle in einem Punkt einig...	

Grundsätzlich mögen sie Volkswagen. Die einen bringt ihr VW verlässlich jeden Morgen zur Arbeit, anderen wird schon warm ums Herz, wenn sie an den nächsten Urlaub im VW-Camper denken. Und es gibt wohl kaum ein Unternehmen, das für die wirtschaftliche Stabilität Deutschlands so wichtig ist wie VW. Denkt nur an die hunderttausenden gut bezahlten Arbeitsplätze. Aber das VW-Modell ist in die Jahre gekommen. Das zeigt schon der Gewinneinbruch von über 30%, den VW vor kurzem für das Jahr 2024 verkünden musste. Die neuen Konkurrenten aus den USA und China, die strengen Abgasregeln der EU und die schlechte Marge von VW selbst, zwingen den Konzern zum Umdenken. Ansonsten gehen die Lichter in Wolfsburg irgendwann ganz aus.	
Endcard/Trenner	
So. Das war die VW-Saga. Was denkt Ihr? Kriegt VW nochmal die Kurve? Wenn ihr mehr über den größten Rivalen von VW in China erfahren wollt, schaut Euch doch hier unser Video über BYD an. Und hier gibt's noch mehr Auto-Content von unserem Kollegen Franz von Caracho. In der Video-Reihe "von Null auf Auto" zeigt er Schritt für Schritt, wie man für nur 500 Euro an ein Auto kommt. Das wars von uns, tschüss.	