

„Team IG Metall“ hat Einbußen bei Porsche

Drei Jahre nach dem Abgang Uwe Hücks bringen die Betriebsratswahlen einige Neuerungen in Zuffenhausen.

Von Matthias Schiermeyer

Es war die Wahl eins nach der Ära Uwe Hück. Der hatte die Betriebsratswahlen 2018 bei Porsche in Zuffenhausen noch haushoch für die offizielle IG-Metall-Liste gewonnen. Nach der Zäsur mit seinem Abgang vor drei Jahren scheinen diese Zeiten vorerst vorbei zu sein. Bei der jüngsten Wahl kam das „Team IG Metall“ nach Betriebsratsangaben auf einen Stimmenanteil von 43,5 Prozent. Bei nunmehr 19 Sitzen im künftig 41-köpfigen Arbeitnehmergremium ist damit die absolute Mehrheit verloren gegangen. Hück hatte am Porsche-Stammsitz noch gut 60 Prozent und 26 Sitze geholt.

Schon im Vorfeld der Wahlen war viel Unruhe aufgekommen. Neun Listen traten an – ein Rekord, wobei es sich zumeist um interne IG-Metall-Abspaltungen handelt. Die Neugründung „Der neue Weg“ kam mit knapp 19 Prozent aus dem Stand auf acht Mandate. Ein weiteres neues Projekt ließ Erinnerungen an die Vergangenheit wach werden: „Die Stimme der Belegschaft“

Im Porsche-Betriebsrat brechen neue Zeiten an – trotz der Dominanz der IG Metall.

Liste „Dual“, die ihre Stimmen vornehmlich in Verwaltungsbereichen holt. Rechtspopulisten spielen in Zuffenhausen keine Rolle.

In der Pluralität drückt sich viel Verdruss in den Gewerkschaftsreihen aus. Nach dem Abgang des dominanten Uwe Hück und kurz vor dem Wechsel seines damaligen Nachfolgers Werner Weresch in den Ruhestand wuchs auch der Mut, mit eigenen Listen gegen das „Team IG Metall“ anzutreten. Dieses wurde von Weresch-Stellvertreter Harald Buck angeführt, der in Zukunft wahrscheinlich die Betriebsratsgeschicke leiten wird.

Die Wahlbeteiligung von fast 62 Prozent wird angesichts der Pandemie mit Homeoffice und Kurzarbeit sehr positiv bewertet. Fast 17 600 Beschäftigte waren wahlberechtigt, gut 10 700 gaben einen gültigen Stimmzettel ab. Selbst Mercedes in Untertürkheim und Sindelfingen, Audi in Neckarsulm oder auch VW in Wolfsburg können da nicht mithalten. Anfang April konstituiert sich der neue Betriebsrat – doch der alte ist noch bis Ende Mai im Amt. Wann Weresch genau aufhört, ist offen. Die Übergangszeit gibt der IG Metall Luft, sich auf neue Verhältnisse einzustellen.

EU-Einigung auf Digital-Gesetz

BRÜSSEL. Tech-Giganten wie Facebook und Google müssen in der Europäischen Union künftig deutlich strengere Regeln einhalten. Unterhändler der EU-Staaten und des Europaparlaments einigten sich am Donnerstag in Brüssel auf ein Gesetz über digitale Märkte (Digital Markets Act, DMA), das die Marktmacht der Internetriesen einhegen und für faireren Wettbewerb sorgen soll. Verbraucher sollen dadurch mehr Wahlfreiheit bei Online-Angeboten bekommen. „Diese Einigung leitet weltweit eine neue Ära der Tech-Regulierung ein“, sagte der CDU-Europaabgeordnete Andreas Schwab. Der DMA ist Teil eines großen Digital-Pakets, das die EU-Kommission im Dezember 2020 vorgestellt hat.

VW-Verjährungsfall wirft neue Fragen auf

KARLSRUHE. Wer im Dieselskandal erst 2020 gegen VW geklagt hat, bekommt höchstwahrscheinlich keinen Schadenersatz. Der Bundesgerichtshof (BGH) will hier seiner Linie treu bleiben und auch keine Ausnahmen machen, wie sich am Donnerstag in einer Verhandlung in Karlsruhe abzeichnete. Weil es bei der Klägerin um ein neu gekauftes Auto geht, ist trotzdem noch nicht ausgemacht, dass sie leer ausgeht. In ihrem Fall könnte sogenannter Restschadenersatz in Betracht kommen. Die Richterinnen und Richter wollen das noch prüfen und ihr Urteil am 14. Juli verkünden. Generell müssen Schadenersatz-Ansprüche binnen drei Jahren geltend gemacht werden. Der Skandal war im Herbst 2015 aufgefliegen.

Von Matthias Schiermeyer

Militärisch in die Defensive gedrängt, sucht die ukrainische Führung die mediale Offensive – und hat dabei die deutsche Wirtschaft im Visier. Nachdem Außenminister Dmytro Kuleba zu bester Fernsehzeit den Autozulieferer Bosch an den Pranger gestellt hat, legt Vize digitalminister Kostiantyn Koshelenko in den sozialen Netzwerken nach. „Stoppt die Teile-Lieferung

„Wir haben es geschafft – Bosch liefert keine Lkw-Teile mehr nach Russland.“

Kostiantyn Koshelenko, Vizeminister in der Ukraine

und den Handel mit dem blutigen Regime in Russland“, heißt es auf einem von ihm verbreiteten Plakat, das den russischen Geländewagen Tiger („tigr“) zeigt – darüber Firmenlogos etwa von Bosch, Danfoss, Mann + Hummel sowie ZF. Dazu der Kommentar von Koshelenko, ukrainische Truppen hätten in erbeutetem russischem Gerät entdeckt, dass der Tiger und das Luftabwehrsystem Pantsir Teile dieser Firmen enthielten.

Der Vorwurf wiegt schwer: Sind prominente Unternehmen aus dem Südwesten in den Krieg verwickelt, weil sie vor Verhängung der EU-Sanktionen zu intensive Beziehungen zu Russland gepflegt haben? Bosch bemüht sich um einen offensiven Umgang mit den Anschuldigungen: „Unsere Untersuchungen dazu laufen intensiv“, sagte Bosch-Chef Stefan Hartung im Interview unserer Zeitung. „Es ist uns ein Anliegen, dass wir diesen Fall gründlich aufarbeiten.“

Koshelenko frohlockt: „Es war nicht einfach, aber wir haben es geschafft.“ Bosch liefert keine Lkw-Komponenten mehr nach Russland. Er versteht aber nicht, warum nicht vorher Vertragsverletzungen verfolgt und Konsequenzen aus Massenerlieferungen für das russische Militär gezogen wurden.

Der von ihm ebenso vorgeführte schwäbische Zulieferer Mann + Hummel hält sich im Vergleich mit Bosch eher zurück: Die Ludwigsburger, die zwei Standorte in Russland betreiben, entwickeln Filtersysteme etwa für Pkw und Lkw, für Landwirtschaft und Bauindustrie. Darunter seien Lösungen für die Öl-, Kraftstoff- und Luftfiltration, die seit 80 Jahren weltweit in vielen Anwendungen eingesetzt würden, erläutert eine Sprecherin. Diese Filter könnten auch über Händler auf dem freien Ersatzteilmarkt bezogen werden. Mit anderen Worten: Über die Verwendung haben wir keine Kontrolle. Immerhin: „Mann + Hummel hat die jüngst gegen Russland verhängten Sanktionen geprüft und erfüllt sie in vollem Umfang, indem die Lieferungen auf den russischen Markt derzeit eingestellt wurden“, wird betont.

ZF wiederum hat längst reagiert, weil es über das Joint Venture ZF Kama mit dem russischen Lkw-Hersteller Kamaz verhandelt ist, der auch gepanzerte Gefährte für das Militär produziert. Diese Verbindung wurde

„Das ist das Risiko des globalen Handels“

Interview Der Experte für Sicherheitspolitik, Wolfgang Richter, sieht keinen generellen Missbrauch der Ausfuhrregeln durch die Hersteller.

Gegen die Weiterverwendung ziviler Produkte ist kein Schutz möglich, sagt der Wissenschaftler Richter.

Herr Richter (Foto), das Unternehmen Bosch steht am Pranger, weil Produktteile im Ukraine-Krieg aufgetaucht sind. Wie symptomatisch ist dieser Fall?

Ich kann mir nicht vorstellen, dass die deutsche Industrie bewusst die russischen Streitkräfte ausrüstet. Vielmehr handelt es sich bei Batterien, Lichtmaschinen und dergleichen um gängige Produkte, die vor allem in der Fahrzeugindustrie sowie im Elektro- und Maschinenbau Verwendung finden. Dass sie auch in anderen als den unmittelbar belieferten Staaten auftauchen, ist das Ergebnis des globalen Handels. Seine Grenzen findet er natürlich in den nationalen Ausfuhrbeschränkungen und den Sanktionsbeschlüssen der EU oder des Sicherheitsrates.

Also kann sich ein Hersteller gegen die militärische Nutzung nicht schützen? Das kann man für alle Güter sagen, die man liefern darf – und die dann direkt oder indi-

Russland-Ukraine-Krieg



Diese Fotomontage mit den Logos mehrerer Unternehmen auch aus Baden-Württemberg hat der ukrainische Vizeminister Kostiantyn Koshelenko in den sozialen Netzwerken veröffentlicht.

Fotos: SWP, Screenshot: Twitter/@Kostiantyn Koshelenko

In den Krieg hineingezogen

Die ukrainische Führung beschuldigt prominente Zuliefererfirmen aus dem Südwesten, indirekt das russische Militär zu unterstützen.

praktisch eingefroren. Das Joint Venture besteht nach wie vor, sagt ein Sprecher, doch könne ohne Teileversorgung dort nicht mehr produziert werden.

Die Vorwürfe der ukrainischen Führung sehen die Friedrichshafener eher gelassen: „Wir haben keine Erkenntnisse, dass Komponenten von ZF in militärischen Fahrzeugen

der russischen Armee eingesetzt wurden.“ Seit dem 1. August 2014, dem Zeitpunkt verschärfter Sanktionen gegen Russland, seien weder direkt noch indirekt Komponenten für die militärische Nutzung an russische Unternehmen geliefert worden. Im Visier der deutschen Ermittlungsbehörden sieht man sich demnach nicht: „Es hat keine Kontakt-

KONKRETE ERMITTLUNGEN GEGEN BOSCH NOCH NICHT BESTÄTIGT

Exportverbot Das Bundeswirtschaftsministerium hat nach Medienberichten Ermittlungen gegen Bosch auf den Weg gebracht. Geklärt werden soll, ob trotz Exportverbots Autoteile an Russland geliefert wurden. Die zuständigen Behörden bestätigen die Ermittlungen bisher nicht.

Zoll Die Bundeszollbehörde teilt mit, „dass der Zoll bei der Überwachung der Einhaltung von Sanktions- und Embargovorschriften mitwirkt“. Zuständig für die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen sei das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa). Hinweise auf etwaige Verstöße

würden in enger Abstimmung mit dem Bafa geprüft. Bei einem Anfangsverdacht obliege es den entsprechenden Staatsanwaltschaften, Ermittlungen aufzunehmen. Bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart würden derzeit zu dem Sachverhalt keine (Vor-)Ermittlungen geführt, sagt deren Sprecherin. ms

dies dann so schnell wie möglich in die Tat umsetzen“, sagt Hauptgeschäftsführer Marc Tüngler. „Daimler Truck hat hier durchaus schnell und entschlossen gehandelt.“ Klar sei, dass die Umsetzung solcher Maßnahmen in der Regel nicht von heute auf morgen möglich seien. Doch „hier gilt es, den schnellsten Weg zu wählen“.

2016 hatte Siemens vier Gasturbinen an ein russisches Staatsunternehmen geliefert, die dann in Kraftwerken auf der völkerrechtswidrig annektierten Krim eingesetzt wurden – noch immer ermittelt die Hamburger Staatsanwaltschaft.

Der damalige Skandal war offenbar ein Weckruf: Seither tun „deutsche Unternehmen das Menschenmögliche, um solche Sanktionsrisiken zu vermeiden“, sagt Michael Harms, der Geschäftsführer des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft. Die Firmen – vor allem auch die Banken – versuchten, jedes Risiko eines Sanktionsverstosses auszuschließen. „Es gibt kein Unternehmen, das so etwas auf die leichte Schulter nimmt“, so Harms. „Das kann ich wirklich ausschließen.“ Aber wenn Bosch in Russland zum Beispiel Zündkerzen produziere und diese sich dann in Militärfahrzeugen wiederfänden, läge das daran, dass sie „ein Massengut“ seien.

„Es gibt kein Unternehmen, das so etwas auf die leichte Schulter nimmt.“

Michael Harms, Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft

Sehen Sie eine ähnliche Problematik bei China angesichts der Verflechtungen?

Ein Großteil der Staaten dieser Erde bewegt sich nicht in den demokratischen Mustern, die wir in der EU für richtig halten. Aber wenn wir eine stabile Welt schaffen wollen, die auf Kooperation und gemeinsame Regeln aufbaut, können wir nicht die ganze Erde in Blöcke einteilen und den Handel verweigern. Wir müssen lernen, im Einzelfall Nuancen zu unterscheiden, und nicht ein Weltmodell propagieren, das zur Blockbildung und Konfrontation beiträgt.

Das Gespräch führte Matthias Schiermeyer.

SICHERHEITSFORSCHER

Werdegang Wolfgang Richter arbeitet seit 2009 für die Stiftung Wissenschaft und Politik. Spezialfelder sind die Rüstungskontrolle und die Sicherheitskooperation der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE). Davor war er Leiter des militärischen Teils der deutschen Vertretung bei der OSZE. Bis 2005 hatte der Ex-Offizier diverse Aufgaben bei der Bundeswehr. ms

