

Im Auge des Sturms

VW gegen Porsche, Conti gegen Schaeffler. Man weiß nicht, wie die beiden Duelle enden, aber einer wird in jedem Fall gewinnen: Christian Wulff. Niedersachsens Regierungschef steuert sein Land lautlos durch die Krise und ist so zur Nummer zwei in der CDU aufgerückt.

PETER MÖLLER | HANNOVER
MARK C. SCHNEIDER | HAMBURG

Ein lauer Frühsommerabend, eine Villa im toskanischen Stil, ein entspannter Gastgeber. Christian Wulff hat in das Gästehaus der Landesregierung geladen, eine Haus aus der Jahrhundertwende im Stil der Neorenaissance. Stehtische auf der Terrasse, ein Kiesweg führt durch den ausladenden Garten. Und Niedersachsens Regierungschef spricht über Wirtschaftspolitik, über die Krise und sein Land. Es ist ein schöner Anlass. Wulff hat gute Nachrichten zu verkünden. „Wir spüren die Krise weniger als andere“, sagt er. Im Schnelldurchlauf geht er Niedersachsens Vorzeigeunternehmen durch: VW, Salzgitter, Talanx-Versicherungen, Hannoversche-Rück-Gruppe, alles gut so weit. Außerdem sind bei Tui die Dinge geklärt, nicht einmal für seine Landesbank muss Wulff sich schämen.

Noch vor wenigen Monaten sah das ganz anders aus. Da setzte Porsche-Chef Wendelin Wiedeking alles daran, den Autoriesen VW zu einem Ableger des Stuttgarter Sportwagenbauers zu machen. Wulff, Aufsichtsrat bei VW, konnte nichts tun. In einem ähnlichen Industriedrama versuchte Maria-Elisabeth Schaeffler mit ihrem fränkischen Familienunternehmen, den großen Autozulieferer Continental, Sitz in Hannover, zu übernehmen. Es sah so aus, als würden Wolfsburg und Hannover die Kontrolle verlieren und mit ihnen: Wulff. Als gäbe es bald schon kein einziges Dax-30-Unternehmen mehr in Niedersachsen.

Die Machtverhältnisse haben sich verschoben, zu Wulffs Gunsten. Gut möglich, dass Porsche künftig von VW und damit von Wolfsburg aus kontrolliert wird. Maria-Elisabeth Schaeffler und ihr Sohn Georg müssen damit rechnen, ihrerseits von Conti geschluckt zu werden. Wenn es darum geht, dass der Staat mit Krediten oder Bürgschaften hilft, entscheidet Wulff mit. Es gibt in seinem Land nun drei Dax-30-Unternehmen: VW, Salzgitter AG, die Hannoversche Rück. Und auch die Conti-Chefs machen sich Hoffnung, in die Champions-League der deutschen Unternehmen aufzurücken. Und im ewigen Wettstreit der CDU-Ministerpräsidenten um den Platz Nummer zwei nach An-

gela Merkel liegt Christian Wulff vorn.

Das liegt an der Krise und daran, dass Wulff ein Politiker ist, der wie gemacht ist für diese Krise. Farblos, aber akribisch. Ein bisschen langweilig, aber gut im Stoff. Eigenschaften sind das, die einen im Politikalltag, im testosteronestrotzenden Wettbewerb der Alphatierchen nicht unbedingt wie einen Siegertyp aussehen lassen. Die aber Politikern gut anstehen in ersten Zeiten.

Nirgends zeigt sich das besser als bei VW. Wulff hat den Erfolg gut vorbereitet, bei einem Abendessen in einem kleinen italienischen Restaurant in Berlin. Ausgerechnet mit jener Frau, mit der Wulff seit Jahren ein sehr wechselhaftes Verhältnis verbindet: Angela Merkel.

15. April 2008. Merkel und Wulff treffen sich, abseits von Sitzungssälen und Kanzleramt, bei einem kleinen Italiener im Berliner Stadtteil Charlottenburg. Sale et Pepe, Salz und Pfeffer, der Name ist schlicht wie die Einrichtung. Die Tische stehen eng gedrängt, die italienische Küche ist ohne Schnickschnack. Politiker gehen dort gern hin, wenn die Welt am nächsten Tag nicht in der Zeitung davon erfahren soll. Zu vorgerückter Stunde zückt Wulff einen Vermerk mit dem sperrigen Titel „VW-Gespräch mit BK Merkel, Berlin“.

Es geht um die Zukunft des VW-Gesetzes. Der Europäische Gerichtshof, EuGH, hatte im Oktober 2007 Teile des Paragrafenwerks für ungültig erklärt. Wulff will erreichen, dass Merkel sich für eine Neufassung des Gesetzes einsetzt.

Es räumt Niedersachsen, das 20 Prozent der Volkswagen-Aktien hält, eine Sperrminorität ein. Ohne die Stimme Niedersachsens geht damit im VW-Konzern nichts. Der EU-Wettbewerbsdirektion ist das Gesetz ein Dorn im Auge, sie will es zu Fall bringen. An diesem Abend beim Italiener sichert sich Wulff die Hilfe der Kanzlerin.

Er mag zurückhaltend auftreten, harmlos ist er nicht. Heute erklärt sich seine Machtposition im Übernahmepoker von Porsche auch daraus, dass er die Kanzlerin auf seine Seite zog. „Erst bei Ebbe sieht man, wer nackt im Wasser steht“, sagt

Wulff, nachdem die Übernahmepläne der Stuttgarter erst einmal gescheitert sind. Es ist einer der wenigen Sätze, in denen der stets lächelnde Wulff einen Einblick in sein Seelenleben gibt, ein Moment, der zeigt, dass er die Gunst des Schicksals genießt und Genugtuung empfindet. Auch wenn er weiß, dass erst die

Wirtschaftskrise, die Ebbe – um in seinem Bild zu bleiben –, viele der Pläne, die Niedersachsen schaden könnten, zunichte machte.

Derzeit sind Wulff die VW-Aufsichtsrats-sitzungen wichtiger als das CDU-Präsidium. Und wenn er von einem vereinigten Autozulieferer Conti-Schaeffler spricht, von der „Fantasie der Anleger“, dann spürt man, dass sich da einer ein zweites Leben in der Wirtschaft vorstellen kann. Er ist gerade erst 50 geworden.

Wie Wulff seine Niedersachsen AG nach außen repräsentiert und nach innen bis ins Detail steuert, war zuletzt auf einem Japanbesuch gut zu beobachten. Mitte März, Wulff ist nach Japan geflogen, zu Gesprächen mit dem damaligen Toyota-Präsidenten Katsuaki Watanabe. Als VW-Aufsichtsrat ist Wulff ein gefragter Gesprächspartner: Die Nummer drei trifft die Nummer eins des weltweiten Autobaus. Während Wulff in Tokushima, Osaka und Tokio für Investitionen in Niedersachsen wirbt und als Gastgeschenk Bildbände und kleine, weiße Porzellanpferde verteilt, spitzt sich zu Hause die Lage zu. Conti-Chef Karl-Thomas Neumann verbeißt sich in der Debatte über die Schließung des Stammwerks in Hannover-Stöcken mit der Gewerkschaft IG BCE. Nicht nur dessen Absicht, das Werk zu schließen, auch die rüde Kommunikation verärgert die Gewerkschafter.

Wulff telefoniert viel, Neumann fliegt nach Tokio. Spätabends bringt Wulff ihn mit in die Turmbar seines Hotels. Neumann ist einer jener Manager, mit denen Wulff ein enges Verhältnis pflegt. Wie mit RWE-Chef Jürgen Großmann, Carsten Maschmeyer, dem Gründer des Finanzvertriebs AWD, oder Drogerie-Unternehmer Dirk Roßmann. Neumann stürzt ein Bier. Draußen strahlt das nächtliche Tokio. Wulff sagt: „Jeder einzelne Arbeitsplatz ist wichtig, und es lohnt sich, für jeden einzelnen zu kämpfen. Ich bin sicher, dass

Fortsetzung nächste Seite

Fortsetzung

Handelsblatt, 24.06.2009

Conti hier die Verantwortung zeigt, die sie in der Vergangenheit gezeigt hat.“ Er nimmt die Conti-Spitze in die Pflicht.

Ja, sagt Neumann, er werde die alternativen Konzepte des Betriebsrats prüfen. „Wir wissen, welche Bedeutung das Werk hat. Aber die Einbrüche sind so dramatisch, dass wir keine andere Möglichkeit sehen.“

Es ist ein typischer Wulff-Kompromiss, den die beiden da verkaufen. Verbindlicher Ton, hart in der Sache. Einen, der solche Kompromisse schmieden kann, könnte man brauchen in Berlin. Dachten viele, dachte auch Wulff. Vor gut einem Jahr diente er sich der Kanzlerin als Mann für Wirtschaftspolitik an.

Merkel übergibt das Angebot. „Auf mich wartet in Berlin niemand“, sagte Wulff später in einem Interview. Für das Kanzleramt fehlten ihm der „unbedingte Wille zur Macht und die Bereitschaft, dem alles unterzuordnen“. Ist das Koketterie, oder will er nicht Kanzler werden?

Es ist ein weiterer Beleg für das System Wulff. Er riskiert keine unnötigen Gefechte. Die Frage, wer Merkel mal nachfolgt, stellt sich nicht. Sie wird wohl die Wahl im Herbst gewinnen, und Amtsmüdigkeit lässt sie auch nicht erkennen. Wulff könnte also nur verlieren, meldete er jetzt Ambitionen an. Das mag harmlos aussehen, trotzdem hat Wulff seine Stellung als Nummer zwei der CDU inzwischen gefestigt. Weil er in Niedersachsen wirtschaftliche Erfolge nachweisen kann und weil seine Konkurrenten geschwächt sind. Roland Koch, einst Hoffnungsträger der Union und ein kluger Wirtschaftskopf, gilt seit seinem als ausländerfeindlich wahrgenommenen Winterwahlkampf 2008 nicht mehr als natürlicher Nachfolger Merkels. Jürgen Rüttgers steht zwar in der Krise als Mann des Volkes da. Doch beim Wirtschaftsflügel der CDU löst der Arbeiterführer aus Nordrhein-Westfalen Abwehrreflexe aus.

Wulff tut, als wäre ihm das alles egal. Er

kümmert sich um den Ausbau der Küstenautobahn A22, die Niedersachsen und Schleswig-Holstein verbinden soll. Seit er sich auf die Rolle als Landesvater zurückgezogen hat, ist sein Verhältnis zu Merkel entspannter geworden. Selbst Altkanzler Schröder lobt seinen Nachfolger. Die Wirtschaft tut es ohnehin.

Es gab andere Zeiten. Als glückloser Oppositionsführer im niedersächsischen Landtag galt Wulff lange als ewiger Verlierer, die niedersächsische Variante der tragischen Comicfigur „Charly Brown“. Acht Jahre Opposition, einer mit leisem Tonfall gegen den Bastamann Gerhard Schröder. Hannover verschaffte Wulff Unbehagen, lieber war er in seiner Heimat Osnabrück. „Fischpfote“ nannten sie ihn in der SPD wegen seines schwachen Händedrucks. Inzwischen packt Wulff Hände und Probleme beherzt an.

Doch manchmal scheint sie auf hinter der glänzend präsentierten Rolle des Ministerpräsidenten, die andere Seite des Christian Wulff.

Manchmal, sagen Weggefährten, sei er einfach beratungsresistent. Wulff überziehe mit der Darstellung seiner wirtschaftlichen Erfolge, mahnt mancher in Hannover. Im Süden der Republik, im Land des Autobauers Porsche, lästern sie sowieso. Wulff erwecke den Eindruck, er alleine könne die Wirtschaft in Niedersachsen weitgehend steuern. Was aber, wenn mal was schiefgehe? Selbst den Arbeitnehmervertretern bei Conti geht der öffentliche Eindruck, Wulff habe alle offenen Fragen geklärt und die Gelder der Länder und des Bundes stünden bereit, zu weit. In der jüngsten Sitzung des Aufsichtsrates bat er den Vorstand sogar, mäßigend auf die öffentliche Darstellung der Politik einzuwirken.

So oder so: Wulff unterlaufen derzeit kaum Fehler. Der Cabrio-Bauer Karmann, auch ein niedersächsisches Unternehmen, ist pleite. Wulff widerstand dem Druck der Ar-

beitnehmer, den Einfluss des Landes als VW-Großaktionär zu nutzen, um Aufträge nach Osnabrück, in seinen Wahlkreis, zu holen. Und Wulff war klug genug, im Mai nicht nach Sardinien zu reisen, als die VW-Führungsriege dort offiziell den neuen Polo feierte. Tatsächlich feierte sie im schicken Yachthafen ihren Sieg über die Machtgelüste von Großaktionär Porsche. VW-Patriarch Ferdinand Piëch, Vorstandschef Martin Winterkorn und Betriebsratsboss Bernd Osterloh waren da. Erst Scherze, später Grappa mit feiner Erdbeernote.

Wulffs Wirtschaftsexperte Mathias Middelberg führte in der Staatskanzlei den juristischen Kampf um die Sonderrechte bei VW, Wulff hatte den politischen Teil übernommen. Er könnte also unbeschwert mitmachen, doch er hat seinen Staatssekretär geschickt. Der Chef genießt im Stillen.

Vorerst kann er sich aus sicherer Distanz ansehen, wie die wankelmütige Familie Porsche ihr Dilemma auf offener Bühne peinlich inszeniert. Sie will nicht von Piëch abhängen, der das Sagen in Wolfsburg hat, aber auch kein Familiensilber verscherbeln. Es gehen Gerüchte um, dass ~~Katar~~ einsteigen wolle oder Daimler oder wer auch immer. Wulff wartet ab, Niedersachsen Sperrminorität bleibt, so oder so. Ab und an erlaubt er sich kleine Nadelstiche. Er sähe nicht so gern, wenn die Staatsbank KfW Porsche den gewünschten Kredit von 1,75 Milliarden Euro gewährte. Sollten die Stuttgarter das Geld bekommen, ließ Wulff Ende vergangener Woche durchblicken, dann wolle er bald die 700 Millionen Euro zurück, die VW seinem Großaktionär in Not leihen musste.

Auch das ist eine Demonstration von Überlegenheit. Aber es gibt hinterher keine Fotos in Siegerposen, keine Victory-Zeichen, die später sehr schaden können. Piëchs offen zur Schau gestellte Freude kam selbst bei VW nicht überall so gut an.

Und wer weiß schon, welche verrückten Wendungen die Krise noch parat hat.