

18.11.2015

Interview mit Bernd Osterloh in der SZ vom 14./15. November 2015

Der langjährige Betriebsratsvorsitzende von VW, Bernd Osterloh, stellt sich den unangenehmen Fragen der Süddeutschen Zeitung. Dabei zeigt er Fähigkeiten, die einem Politiker alle Ehre machen würden. Sehen sie selbst an einigen ausgewählten Beispielen.

SZ: Herr Osterloh, wer ist schuld an dem Desaster bei VW?

BO: Das wüsste ich auch gerne.

(Der Autokritiker: Hat nicht sein Duzfreund Martin (Winterkorn) die Verantwortung übernommen? Verantwortung und Schuld sind anscheinend zwei Paar Schuhe? Lieber Herr Osterloh: Schuld sind natürlich die Ingenieure. Siehe: Immer diese Ingenieure)

Aber klar ist doch, dass bei VW alle Kontrollmechanismen versagt haben?

Es steht außer Frage, dass die Manipulationen in keinster Weise zu akzeptieren sind.

(Wenn es außer Frage steht, warum beantwortet BO diese ungestellte Frage. Auf die eigentliche Frage geht er nicht ein.)

Sind Osterloh und sein Betriebsrat Teil des Problems?

Wir als Betriebsrat haben immer laut Kritik geübt und Verbesserungen eingefordert.

(BO im Pluralis Majestatis! Typisch, konkrete Beispiele nennt er nicht; weil er nicht will oder nicht kann?)

Man könnte ja glauben, hier arbeiten lauter Kriminelle.

(Was soll das! Das glaubt niemand. Aber man glaubt, dass in der Riege der Führungskräfte ein Klima von Angst und Schrecken herrscht(e). Nicht erreichbare Zielvorgaben waren anscheinend nur durch Manipulation einzuhalten.)

Es ist jetzt viel von einem Klima der Angst die Rede, ...

Wenn ich das schon höre, Klima der Angst. Hier muss niemand Angst haben, mit seinem Vorgesetzten zu diskutieren.

(BO hat das Prinzip Compliance nicht begriffen. Wie sollen es dann die Mitarbeiter anwenden und leben? Durch welche Maßnahmen sind Whistleblower abgesichert? Vermutlich durch keine.)

Aber haben sie selbst nicht gleich zu Beginn dieser Affäre gesagt, VW brauche eine neue Unternehmenskultur?

Ja, wir brauchen einen anderen Umgang mit den Meinungen von Menschen.

(Also doch! Oder greift jetzt das Adenauer-Prinzip "Was kümmert mich mein Geschwätz von gestern.")

Neulich haben Sie öffentlich Ihrem Unmut über den neuen Vorstandschef Matthias Müller und den VW-Markenchef Herbert Diess Luft gemacht. Wie schlecht ist denn das Verhältnis zum Vorstand?

Das Verhältnis ist nicht schlecht. Herr Müller hat lange bei Audi und Porsche gearbeitet, Herr Diess kommt von BMW. Möglicherweise müssen beide sich erstmal an die Kultur bei Volkswagen gewöhnen.

*("Papa" Osterloh wird diesen Fremdlingen schon zeigen, wo's langgeht. Aber eigentlich wollte VW doch eine **neue** Kultur einführen? Kann es sein, dass BO in dieser Kultur keinen Platz hat? Warum also stänkert er öffentlich. Ganz schlechter Stil. BO sollte sich dringend mit den Kollegen von BMW unterhalten. Dort herrscht eine andere Kultur. Und wer könnte sie besser bei VW implementieren als Herbert Diess.)*

Und gespart werden muss auch.

Beim Sparen ist die Verringerung der Komplexität der wichtigste Punkt. ... Manchmal haben wir zu viel High Tech. ... Wir haben 320 Modelle im Konzern.

(Ja, hinterher ist man immer schlauer. Der High Tech Overkill und die Flut überflüssiger Modelle ist seit Ferdinand Piëch bekannt. BO hat sich anscheinend nie die Mühe gemacht, einen Benchmark anderer Hersteller durchzuführen. Dummheit, Überheblichkeit. oder der Schlaf des Gerechten, der weiß, dass ihm selbst nichts passieren kann, komme was da wolle?)

Haben Sie sich damit abgefunden, dass VW Jobs abbauen wird?

Unsere Leute stehen ja nicht irgendwo rum und bohren in der Nase.

(Eine Unverschämtheit, diese Antwort. Spätestens jetzt hätte der Interviewer BO die rote Karte zeigen müssen. Vom Niveau her unterste Schublade.)

Gibt es denn da schon Überlegungen? (Zum Thema Abbau von Zeitarbeit)

Wir bauen unsere Autos ja nicht, um sie hinterher im Kanal zu versenken. Für jedes Auto brauchen wir einen Kunden.

(Ach nee! Das ist neu, das konnte niemand wissen. Der Autokritiker kann sich noch gut an die Zeit erinnern, als bei jedem Hersteller Tausende von Fahrzeugen auf Halde standen. BO ist in der Lage, die Vergangenheit erfolgreich zu verdrängen.)

Vermissen Sie eigentlich Müllers Vorgänger Martin Winterkorn?

Ich schätze Winterkorn sehr. Und ich kann mir gut vorstellen, dass es ihm gerade nicht besonders gut geht.

(BO will einfach nicht auf die Frage eingehen. Außerdem, warum sollte es jemand mit 16 Mio. Jahresgehalt schlecht gehen? Am Zustandekommen dieser astronomischen Summe war BO auch mit beteiligt. Es wäre interessant zu erfahren, wie der normale Arbeiter am Band darüber denkt.)

Waren Sie enge Freunde?

Freundschaft ist ein großes Wort. Und das trifft unser Verhältnis nicht.

(Ehe der Hahn kräht, wirst du mich dreimal ...)

Wird das Verhältnis mit Diess und Müller anders sein?

Ich glaube, dass Diess und ich an einen Punkt kommen werden, an dem wir gut klar kommen.

(Wer Diess kennt, glaubt das Gegenteil. Und das wäre für VW vermutlich viel besser.)

Vielleicht sollten Sie mal zusammen zum Fußball gehen?

Vielleicht. Aber er ist Bayern-Fan, ich bin Wolfsburger. Naja, vielleicht ändert der sich da noch.

(Endlich wissen wir, woher die Antipathie gegenüber Herbert Diess herrührt - vom Fußball. Ob sich Herbert Diess ändert? Vielleicht, wenn es die Umstände erfordern. Man schätzt ihn allgemein als sehr erfolgsorientiert ein. BO ändert sich mit Sicherheit nicht.)

Zusammenfassung:

Das Interview strotzt von patzigen Antworten, leeren Phrasen, Ausweichen auf Nebenschauplätze und nicht beantworteten Fragen. Unbeweglichkeit, Selbstgerechtigkeit, Verantwortungslosigkeit, Konzeptlosigkeit - das sind die Kardinaltugenden eines der Hauptverantwortlichen bei VW. Da kann einem angst und bange werden.

Winterkorn war industrieweit seit Jahrzehnten für seinen autoritären Führungsstil bekannt. Darin war er ein würdiger Nachfolger des mindestens ebenso tyrannischen Ferdinand Piëch. Inzwischen weiß doch jeder, dass die Ingenieure von oben mit Zielen konfrontiert wurden, die nur durch Manipulation einhaltbar waren. (Siehe: Immer diese Ingenieure!)

Aber um Ingenieure kümmert sich Bernd Osterloh nicht. Ihm geht es nur um die Arbeiter am Band, nicht um die meistens außertariflich beschäftigten Ingenieure des unteren Managements. Die müssen selber sehen, wie sie zurechtkommen. Schließlich sie nicht in der Gewerkschaft. Man lockt sie mit guten Gehältern und allerlei Incentives in den außertariflichen Status, um sie anschließend umso besser ausbeuten zu können - meistens über eine Zumutbare Belastung hinaus.

VW ist nicht das einzige Unternehmen mit einer solchen Strategie. Es ist sogar die vorherrschende Beschäftigungsart in großen Unternehmen. Das kann auf die Dauer nicht gut gehen, wie man am Beispiel VW sieht. Betriebsräte und Gewerkschaften haben es in der Vergangenheit versäumt, sich um diese Angestellten zu kümmern. Sie können sich an niemand wenden, wenn sie der Schuh drückt.

Diese Schicht ist wesentlich für Erfolg oder Misserfolg eines Unternehmens. Deshalb ist es umso wichtiger, diese Leute pfleglich zu behandeln. Dazu gehört auch ein Betriebsrat, der im Falle von Ungereimtheiten voll hinter dieser Personengruppe steht, und nicht auf Seiten des Top-Managements.

Jacob Jacobson