



Günther Ortmann

Volkswagen – *too big to fail*

Mit Blick auf Volkswagen von einer Schicksalsgemeinschaft zu schreiben, da sträubt sich die Feder, und doch ... Am Schicksal des Unternehmens hängt bekanntlich das der Beschäftigten, 600.000 weltweit, ohne Zulieferer. Auch deswegen ist VW «*too big to fail*».

In diesem Licht wohl dürfen und müssen wir die Milde sehen, mit der die Politik in Deutschland die *causa* – jenseits starker Worte – behandelt. Das Kraftfahrtbundesamt etwa hat im Oktober 2015 den *von VW schon beschlossenen* Rückruf von 2,5 Millionen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen angeordnet. Eine knallharte Maßnahme, schrieb die Süddeutsche Zeitung, indes: Die Härte, die Verkehrsminister Dobrindt damit demonstrierte, erinnert ein bisschen an den König des Asteroiden 325 aus Saint-Exupéry's *Der kleine Prinz*. «Die Autorität», sprach der König, «beruht vor allem auf der Vernunft.» Der kleine Prinz bat ihn um einen Sonnenuntergang. «Deinen Sonnenuntergang wirst du haben. Ich werde ihn befehlen», antwortete der König. «Aber in meiner Herrscherweisheit werde ich warten, bis die Bedingungen dafür günstig sind. ... das wird heute gegen sieben Uhr vierzig sein.»

Groß ist die Versuchung, über König Dobrindt Hohn und Spott auszugießen, aber man muss ihm zugutehalten: VW ist «*too big to fail*», und die Politik *muss* sich hüten, die Existenz des Unternehmens zu gefährden, indem sie zu große Härte zeigt.

Was indes Not getan hätte, ist kein Geheimnis: Halbwegs vernünftige Abgasstandards, halbwegs realistische Messverfahren und eine halbwegs wirksame Kontrolle hätten im Fall VW schon genügt. Ergänzt, wie ich jedoch hinzufüge, um ein Sanktionsinstrumentarium, das eine behutsame Dosierung erlaubt, aber stärker ist als die Drohung «Gleich hole ich meinen Bruder, der schießt euch mit Wattebäuschchen Dellen ins Hemd.»

Bußgelder für Ordnungswidrigkeiten (sic) sind die einzigen Wattebäuschchen, die das deutsche Recht im Köcher hat, wenn es um Organisationen als Täter geht, um korporative Akteure. Man zieht es vor, individuelle Täter aufs Korn zu nehmen, hier etwa die vielzitierten «*einzelnen Ingenieure*», die aber genötigt wurden durch organisationale Imperative und Drohungen, und die ohne die gewaltigen Ressourcen des Unternehmens, ohne dessen Clean-Diesel-Strategie, ohne das Know-how seiner Motorenentwicklung und ohne seine globale Vertriebs- und Marketingkraft niemals weltweit elf Millionen Fahrzeuge hätten manipulieren, produzieren und vertreiben können. Vom massiven Einfluss auf die Politik in Berlin und Brüssel in Sachen Flottenverbrauch, Abgasstandards *e tutti quanti* ganz zu schweigen. Mein *ceterum censeo* lautet daher: Woran es hierzulande fehlt, ist ein Unternehmensstrafrecht wie in den USA oder, nachdem sich deutsche Juristen mit so etwas, aus zum Teil recht ernst zu nehmenden Gründen, sehr schwer tun, ein Parastrafrecht¹ für Unternehmen, welches die nötige Verpönung deutlich zum Ausdruck bringt und etabliert. Wie immer man nennt, was VW getan hat: Manipulation, schweren Betrug, vorsätzliche, wohlorganisierte Täuschung und Schädigung – nicht genügt der Euphemismus «*Ordnungswidrigkeit*».

VW ist «*too big to fail*»? Erst recht ist es zu groß, nicht als Täter zu zählen. Unter Umständen auch als Straftäter.

Prof. Günther Ortmann, Professor für Führung an der Universität Witten/Herdecke, Kontakt: ortmann@hsu-hh.de

¹ So Charlotte Schmitt-Leonardy in «*Unternehmenskriminalität ohne Strafrecht?*» (Heidelberg u. a. 2013), die allerdings den Namen «*Unternehmensinterventionsrecht*» vorschlägt, der m. E. nicht annähernd die erforderliche missbilligende Symbolkraft hat.