

## Volkswagen: Blick in den Abgrund

Die Automobilbranche im Umbruch

von | Stephan Krull

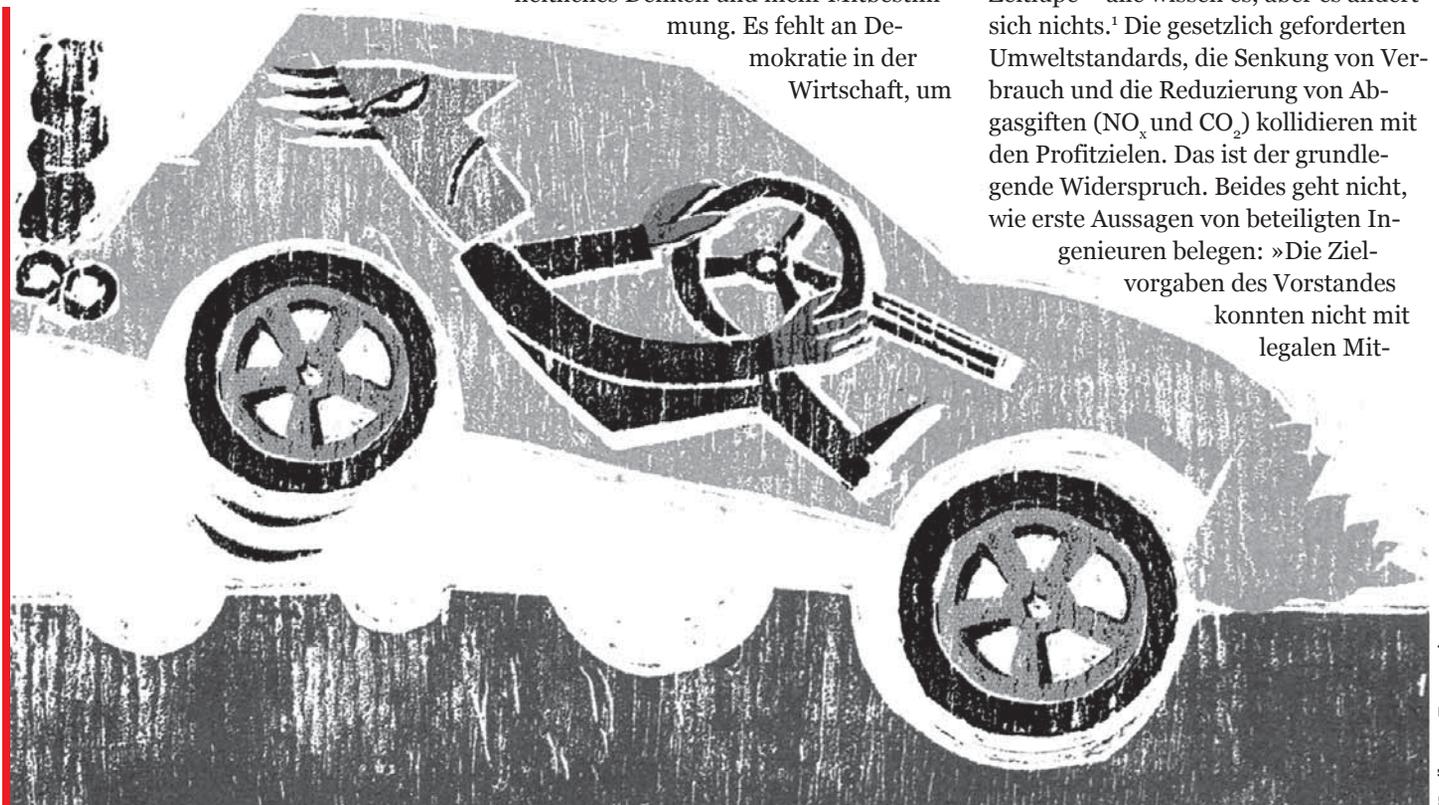
Volkswagen versuchte die Quadratur des Kreises. Dabei hatte sich der Konzern Unmögliches vorgenommen und in der Folge Verbrauchs- und Abgaswerte bei Millionen Fahrzeugen gefälscht, Behörden und Kunden betrogen. Bei den Beschäftigten macht sich Angst breit, Einkommen und Investitionen werden reduziert, Arbeitsplätze vernichtet, Haushaltssperren verhängt – eine längerfristige Planung hat der Aufsichts-

rat am 20.11. nicht beschließen können. Der Schaden ist unkalkulierbar, die zurückgestellten fast zehn Milliarden Euro werden eventuell nicht reichen.

Der Betrug wird zu einer existenziellen Krise eines der größten Arbeitgeber. Der Absatz der Marke Volkswagen geht in diesem Jahr voraussichtlich um fünf Prozent zurück. Nicht nur der Betriebsrat mahnt einen Neustart in der Konzernstrategie an. Gefragt sind ganzheitliches Denken und mehr Mitbestimmung. Es fehlt an Demokratie in der Wirtschaft, um

Umweltanforderungen gerecht zu werden und Beschäftigung zu sichern. Ein schwieriger und langwieriger Prozess, bei dem es nicht um die Abschaffung des PKW, wohl aber um den Beginn des Umsteuerns geht.

Auch dadurch, dass sich Behörden und Politik auf die Angaben der Hersteller verlassen haben, ist das Erreichen der globalen Umweltziele unrealistisch geworden: Weltuntergang in Zeitlupe – alle wissen es, aber es ändert sich nichts.<sup>1</sup> Die gesetzlich geforderten Umweltstandards, die Senkung von Verbrauch und die Reduzierung von Abgasgiften (NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub>) kollidieren mit den Profitzielen. Das ist der grundlegende Widerspruch. Beides geht nicht, wie erste Aussagen von beteiligten Ingenieuren belegen: »Die Zielvorgaben des Vorstandes konnten nicht mit legalen Mit-



Karikatur: Economist

teln erreicht werden!<sup>2</sup> Vor allem Luxusautos können die Verbrauchs- und Abgasnormen nicht erreichen. Porsche hat deshalb einen Einstieg bei VW gefunden, Mercedes und BMW haben ihre Liebe zu kleinen Autos entdeckt. Durch Modellmix und gefälschte Angaben werden die Flottenverbräuche den gesetzlichen Anforderungen angepasst. Das »Förder- und Dosiermodul zur Abgasbehandlung« wird von Bosch an viele Hersteller geliefert. Bosch-Betriebsrat Löckle sagt dazu: »Unsere Technik zur Abgasreinigung ist so ausgelegt, dass vorgeschriebene Grenzwerte eingehalten werden.«<sup>3</sup> Bosch hat bereits 2007 darauf hingewiesen, dass die gelieferte Software nur für Testzwecke und nicht für den normalen Betrieb vorgesehen sei.<sup>4</sup> Die durch die Staatsanwaltschaft bei der Razzia am 8.10.2015 beschlagnahmten Akten und Computer von VW können Licht in das Dunkel bringen.

Volkswagen schickte sich an, größter Autokonzern der Welt zu werden. Im Sommer 2015 war es fast so weit: die meisten Autos und Fabriken, den höchsten Umsatz und Profit. Doch einen Tag nach Eröffnung der Frankfurter Automobilausstellung platzte am 18. September die Bombe mit dem millionenfachen Abgasbetrug.

## Die dunkle Seite der Macht

Dem Porsche-Piëch-Clan gehören 52% der Stammaktien; die letzten 1,5% wurden durch den Kauf von 4,5 Millionen Aktien am 26.9.2015 gesichert, als die Verbindung mit Suzuki gelöst wurde; direkt nach dem Fall des Aktienkurses von 170 Euro auf weniger als 100 Euro<sup>5</sup> haben sie etwa 30 Millionen Euro gespart gegenüber einem Kauf vor dem Abgasbetrug.

Ein Grund für diesen Skandal ist die grenzenlose Überheblichkeit der Manager und Großaktionäre; sie wännen sich als die Herren der Welt, die nur dem Gesetz der Profitmaximierung zu folgen haben. Deutlich wird das auch an der Kriegerhetorik, für die Piëch berüchtigt ist.

Begünstigt wird diese Haltung durch die in der Historie des Unternehmens liegende enge Verbindung zu regierenden Politikern wie Schröder, Wulff,

Gabriel und vielen anderen, zu deren Nachteil das nie war.<sup>6</sup> Diese schauen oft weg, statt genau hin. Sie sorgen dafür, dass eigentlich notwendige Normen im Interesse der Autokonzerne überschritten werden können. Umweltministerin Hendricks wollte zu den Vorgaben aus Brüssel nicht sagen, »dass der Vorschlag der EU-Kommission zu weit geht. Aber: Er muss auch praktikabel sein.«<sup>7</sup> LINKE und Grüne kritisieren die EU-Erlaubnis, dass die realen Abgaswerte langfristig um 50% die Laborwerte überschreiten dürfen. Dadurch werden die Automobilhersteller, wie Rebecca Harms für die Grünen feststellte, »für ihre Dreistigkeit belohnt, keine Anstrengungen zu unternehmen, die europäischen Regeln einzuhalten und ihre Fahrzeuge zu verbessern.« Die verkehrspolitische Sprecherin der LINKEN im Bundestag, Sabine Leidig, stellt fest: »Die gesetzlichen Vorschriften für die Autoindustrie sind löchrig, Verschärfungen auf EU-Ebene werden immer noch von Deutschland verhindert oder hinausgezögert.«

Minister Dobrindt reist in die USA, Kanzlerin Merkel nimmt den VW-Chef mit nach China: Schadensbegrenzung. Derweil wird der Skandal größer, nach und nach werden neue Details bekannt. Unhaltbar ist die vielfach geäußerte These, »dass es sich um Verfehlungen Einzelner handelt.«<sup>8</sup> Die Kaufteile von Bosch sind durch die Entwicklung, durch den Einkauf, die Finanzabteilung und die Produktion gelaufen, die Fälschung von Testergebnissen geht nicht ohne die Qualitätskontrolle – und über allem thronen der penible Winterkorn, die sparsamen Vorstände Garcia Sanz und Hans Dieter Pötsch sowie der schlaue Ferdinand Piëch.

## Strategie 2018: ein gescheitertes Konzept

Nachdem Winterkorn 2007 Konzern-Chef wurde, wollte er mit der »Strategie 2018« VW zum »weltgrößten und profitabelsten, ökonomisch und ökologisch führenden, erfolgreichsten, faszinierendsten und nachhaltigsten Automobilunternehmen der Welt machen«. Der Einsatz von »intelligenten Innovationen und Technologien« sollte zu Kundenzufriedenheit und Qualität führen, als Vor-

aussetzung für nachhaltigen Erfolg. Der

Absatz sollte mehr als 10 Millionen Fahrzeuge jährlich betragen; dabei sollte vom großen Wachstumsmarkt USA überproportional profitiert werden. Die Umsatzrendite sollte mindestens 8% betragen, »damit die finanzielle Solidität und Handlungsfähigkeit des Konzerns auch in schwierigen Marktphasen sichergestellt sei«. Schließlich sollte Volkswagen bis 2018 der attraktivste Arbeitgeber werden; wer die besten Fahrzeuge bauen wolle, brauche »die beste Mannschaft: hoch qualifiziert, fit und motiviert.«

Diese Strategie ist gescheitert. Wirkliche Innovationen gibt es in der Branche nicht; keine Position bei der Elektromobilität und keine umsetzbaren neuen Konzepte. Die Absatzziele wären ohne hohe Zuwächse bei den Luxusautos von Porsche und Audi und ohne zugekaufte Marken wie MAN und Scania nicht erreicht worden. Das Wachstum in China ist vorbei (-4,5%), in Europa stagniert der Markt, in Russland (-37%) und Brasilien (-35%) bricht der Verkauf ein. Die angestrebte Profitrate wurde 2014 erreicht – durch ein Sparprogramm von fünf Milliarden Euro. Und: Profite werden – anders als Unterneh-

*Stephan Krull* war bis 2006 Mitglied des Betriebsrates bei VW in Wolfsburg und des Ortsvorstands der IG Metall, Herausgeber des Buches »75 Jahre ›Stadt des KdF-Wagen‹/Wolfsburg«: [www.rosalux.de/publication/39322/75-jahre-stadt-des-kdf-wagen-wolfsburg-krull-hrsg.html](http://www.rosalux.de/publication/39322/75-jahre-stadt-des-kdf-wagen-wolfsburg-krull-hrsg.html)

<sup>1</sup> DGB Klartext 45/2015 vom 13.11.2015.

<sup>2</sup> [www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-gestaendnisse-101.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-gestaendnisse-101.html)

<sup>3</sup> Vorrang für Umwelt und Beschäftigung! [https://www.igmetall.de/metall\\_11\\_2015\\_a7874ce28cd6b61821878865b1c1d69cfdfe5e0.pdf](https://www.igmetall.de/metall_11_2015_a7874ce28cd6b61821878865b1c1d69cfdfe5e0.pdf)

<sup>4</sup> [www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2015-09/volkswagen-skandal-zeitplan-umruetzung](http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2015-09/volkswagen-skandal-zeitplan-umruetzung)

<sup>5</sup> [www.handelsblatt.com/finanzen/maerkte/aktien/ausserboerslicher-deal-mit-suzuki-porsche-holding-kauf-trotz-skandal-weitere-vw-aktien-/12372728.html](http://www.handelsblatt.com/finanzen/maerkte/aktien/ausserboerslicher-deal-mit-suzuki-porsche-holding-kauf-trotz-skandal-weitere-vw-aktien-/12372728.html)

<sup>6</sup> Gern ließ sich Schröder zum Opernball einladen: [www.zeit.de/1996/09/Missgunst-und-gern-ließ-sich-Gabriel-Aufträge-von-VW-vermitteln](http://www.zeit.de/1996/09/Missgunst-und-gern-ließ-sich-Gabriel-Aufträge-von-VW-vermitteln); Handelsblatt, 4.2.2005.

<sup>7</sup> [www.deutschlandfunk.de/diesel-abgastests-deutschland-will-deutliche.769.de.html?dram:article\\_id=335093](http://www.deutschlandfunk.de/diesel-abgastests-deutschland-will-deutliche.769.de.html?dram:article_id=335093)

<sup>8</sup> Bernd Osterloh in einem Brief an die Belegschaft am 22.9.2015.

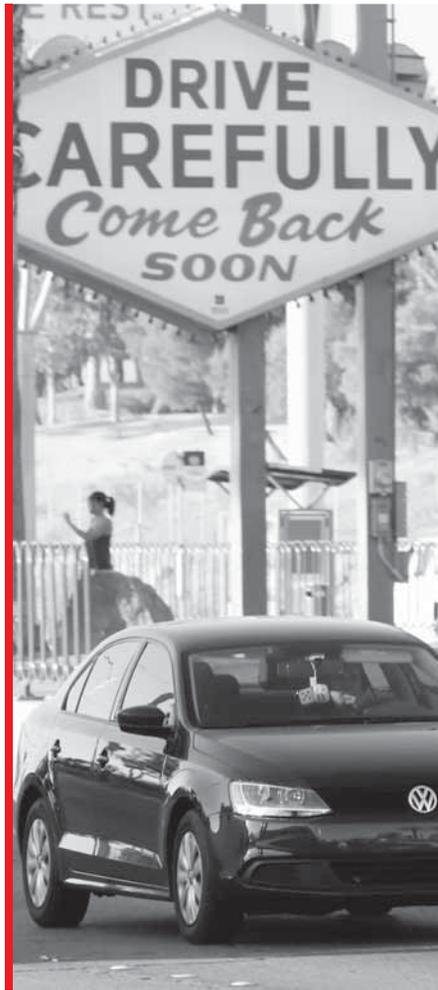
men das darstellen – an die Aktionäre ausgeschüttet.

Der Porsche-Piëch-Clan und der Terrorstaat Katar haben in den letzten beiden Jahren gut zwei Milliarden Euro an Dividenden kassiert.

Ein attraktiver Arbeitgeber ist Volkswagen für die Stammebelegschaft gewesen, die mit hohen Sonderzahlungen beteiligt wurde. Nun machen sich Angst und Wut bei den Beschäftigten breit – am meisten bei den etwa 7.000 Leiharbeitern und zehntausenden Werkvertragsbeschäftigten. Der Betriebsratsvorsitzende Osterloh äußert sehr vorsichtig: »Es wäre Blödsinn zu sagen, ›Dein Arbeitsplatz ist sicher‹, wenn ich das im Moment gar nicht sagen kann. Man muss auf alle Eventualitäten vorbereitet sein.« Die Beendigung von Leiharbeitsverträgen ist ausdrücklich nicht ausgeschlossen.<sup>9</sup> Arbeiten mit Angst ist schlechte Arbeit und führt zu schlechtem Leben.

### VW in den USA

Richtig gut ging es mit Volkswagen in den USA nur in den Jahren des alten Beetle. Nach dem schlechten Start des Golf wurde das nur zehn Jahre funktionierende, nie ausgelastete USA-Werk in Westmoreland im Sommer 1988 geschlossen.<sup>10</sup> Nach der López-Affäre, VW zahlte 1996 eine Strafe von 100 Millionen Dollar wegen Verrats von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen an GM, war der Ruf von Volkswagen ruiniert. Neustart 2008: Im Städtchen Chattanooga im Süden der USA (Tennessee) hat Volkswagen mit 900 Millionen Dollar Subventionen ein neues Werk gebaut und auf eine gewerkschaftsfreie Zone gehofft. Trotz der Einmischung des Managements hat es die UAW Local 42 geschafft, mehr als 50% der Produktionsarbeiter zu organisieren. Aktuell führt VW einen Arbeitsgerichtsprozess gegen die Zulassung der UAW im Instandhaltungsbereich.<sup>11</sup> Die Fabrik war schon vor »Dieselgate« nicht ausgelastet. Nun grassiert bei den Beschäftigten die Angst vor der Stilllegung der Produktion. Seit Jahrzehnten sind Piëch und Winterkorn nicht in der Lage, für Nordamerika



VW-Jetta in Las Vegas, 23.9.2015 (Foto: dpa)

marktgerechte Fahrzeuge zu bauen. Dieser Markt bleibt für Volkswagen eine Katastrophenveranstaltung!

Das Scheitern der Weltoberungsstrategie des hoch gelobten und hoch bezahlten Herrn Winterkorn ist offensichtlich und wurde inzwischen vom Vorstand wie vom Aufsichtsrat konstatiert. »Dem ›Höher, Schneller, Weiter‹ wurde vieles untergeordnet, vor allem die Umsatzrendite«, kritisiert Piëchs neuer Mann bei VW.<sup>12</sup>

### Angriff auf Mitbestimmung und soziale Rechte

Bei der Betriebsversammlung am 5. Oktober rief der seit zehn Tagen amtierende VW-Chef unter dem Beifall von tausenden Beschäftigten: »Zeigen Sie, dass Sie hinter Volkswagen stehen.« Die IG Metall entwarf den Slogan: »Volkswagen und IG Metall: Ein Team. Eine Familie«. Einige gingen weiter: »In guten wie in schlechten Tagen: Treue, Lo-

yalität, Zusammenhalt«. Bald folgte die kalte Dusche: Team? Familie? Keine Kategorien für die Manager, die – selbst tief in die Betrügereien verstrickt – im Auftrag der Eigentümer nun den Betriebsrat bewusst außen vor lassen, einseitig und konzeptionslos Sparmaßnahmen verkünden.<sup>13</sup>

»Wer die Axt bei Volkswagen an die demokratischen Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten legen will, der gefährdet den sozialen Frieden und die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens«, so Betriebsrat Osterloh in einem Brief an die Belegschaft. »Autoexperten« wie z.B. Prof. Dudenhöffer schieben dem Betriebsrat die Verantwortung für den Betrug zu oder machen die Beteiligung des Landes Niedersachsen am Unternehmen verantwortlich,<sup>14</sup> frei nach dem Motto: Geht es dem Unternehmen gut, ist es das Verdienst des Vorstandes, wenn es schief geht, ist die Mitbestimmung schuld. Die Angriffe auf ein bisschen Demokratie im Betrieb sind die Overture zum Abbau sozialer Rechte. Und es ist nicht als Freundlichkeit zu verstehen, wenn ein Interview damit eingeleitet wird, dass der Betriebsratsvorsitzende als »der heimliche Chef des Konzerns« bezeichnet wird.<sup>15</sup> Andere »Experten«, z.B. der völkische Publizist Jürgen Elsässer oder Sachsens Wirtschaftsminister Martin Dulig (SPD), wittern einen US-Angriff auf die deutsche Automobilindustrie<sup>16</sup> und sprechen Betrüger und Profiteure frei von Verantwortung.

In einer Erklärung wehren sich Gewerkschaft und Betriebsrat gegen diese durchsichtigen Manöver: »Wir fordern – auch als Lehre aus der Krise – Transparenz auf allen Ebenen. Als Betriebsräte und IG Metall müssen wir jede getroffene Entscheidung – ob im Betriebsrat oder im Aufsichtsrat – unseren Kolleginnen und Kollegen vermitteln und erklären. IG Metall und Betriebsrat werden sich entgegenstellen, wenn unter dem Deckmantel der Krise vom Management Politik gegen die Arbeitnehmer gemacht werden soll.«<sup>17</sup> Dabei haben alle Beschäftigten Anspruch auf praktische Solidarität.

## Nachhaltige Konzernstrategie nicht in Sicht

Bei einer Klausur des Betriebsrats Mitte November wurde eine neue Unternehmenskultur verlangt: »Was wir brauchen, ist ein anderer Umgang mit den Meinungen von Menschen. Es geht darum, den Beschäftigten zuzuhören und sie ernst zu nehmen.« Das war bisher offensichtlich nicht der Fall. So ist auch zu verstehen, wenn der Betriebsrat wie das Land Niedersachsen in dieser Umbruchsituation eine umfassende Konzernstrategie fordern. Aber von wem soll diese Strategie kommen? Was ist von Piëch und seinen Leuten »mit Benzin im Blut« zu erwarten?

Der VW-Vorstand hat in einer Botschaft an die Beschäftigten folgende Punkte genannt: Eine technische Lösung für die Abgasreinigung, die Aufklärung des »Fehlverhaltens«, dezentrale Strukturen, ein offeneres Führungsverhalten und »den Blick nach vorn, eine Strategie 2025« – die kann er allerdings erst in einem Jahr vorstellen. Außerdem werden einige Projekte präzisiert: Der Phaeton aus Dresden soll als Elektromobil auf die Straße kommen. Audi und die Stadt Somerville an der Ostküste der USA wollen die Verkehrsinfrastruktur der Stadt entwickeln und Techniken für Schwarmintelligenz und pilotiertes Parken einsetzen. Der Chef der VW-Tochter Audi: »Das intelligente Auto kann seine Potenziale erst in einer intelligenten Stadt voll entfalten. Die gemeinsame Arbeit an urbanen Innovationen und der Austausch von Daten sind der Schlüssel für nützliche Schwarmintelligenz.«<sup>18</sup> Auch dem Vertreter des Landes Niedersachsen, dem Ministerpräsidenten Stephan Weil, fällt nicht viel mehr ein als »Elektromobilität und Digitalisierung«,<sup>19</sup> einige kommen noch auf die Idee des »autonomen Fahrens«, also fahren ohne Fahrer – mit all der Infrastruktur, die dafür nötig ist. Wer will denn so fahren? Wer will in so einer Stadt leben? In einer nachhaltigen Strategie sollte auf so wahnsinnige und teure Projekte verzichtet werden, weil sie den Weg verbauen für eine andere Mobilität und ohnehin für einen kaufkräftigen Teil der Menschheit entwickelt werden – immer das Gegenteil eines

preiswerten und gebrauchstüchtigen »Volkswagens«. Aus der Orientierung an den wirklichen Mobilitätsbedürfnissen und am gesellschaftlichen Bedarf muss eine nachhaltige, umfassende Konzern- und Branchenstrategie entwickelt werden. Das Desaster des Betrugs und die Senkung von Verbrauch und Emission zwingen zu einer gut durchdachten Wende in der Produktpolitik. Wenn nicht durch gesellschaftliche Planung diese Wende zu einer sozial-ökologischen Produktionsweise durchgesetzt wird, steuert die Branche und damit die kapitalistische Ökonomie auf eine größere Katastrophe zu. Das zu erkennen und zu diskutieren ist mehr als appellative Solidarität mit den Opfern von Betrug und Willkür. Folgende Positionen sollten in Belegschaft, Gewerkschaft und Bevölkerung, in den Universitäten und Parlamenten diskutiert werden.

- Der Porsche-Piëch-Clan hat Milliarden Profit kassiert und muss für die Folgen des Betrugs zur Kasse gebeten werden. Die Porsche Automobil Holding SE als Hauptaktionär muss für die entstehenden Schäden in Haftung genommen werden. Dazu sind alle gesellschaftlichen, politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen, ebenso bei der Katar-Holding, der Investmentbank der Scheichs, die mit 17% an den Stammaktien beteiligt ist.
- Die bisherige Technologie und Produktion, die Orientierung auf Maximalprofit sind untauglich, die Anforderungen zu erfüllen. Eine neue Unternehmensstrategie muss demokratisch entwickelt werden: Beschäftigte, Gewerkschaft, Staat, Umweltverbände und Wissenschaft verständigen sich auf die Richtung anderer Produktion und Mobilität. Die Mitbestimmung durch das VW-Gesetz und das Land Niedersachsen mit der Vertretung im Aufsichtsrat ermöglichen diese Wende mit starken wirtschaftsdemokratischen Elementen. Too big to fail: Die (Landes-)Regierung darf nicht darauf verzichten, im oben genannten Sinne Einfluss auf die Entwicklung zu nehmen – auch zum Wohle der Beschäftigten.
- Die weitere Massenmotorisierung verträgt sich nicht mit Ressourcen

und Umwelterfordernissen.

Es bedarf einer anderen Verkehrspolitik: weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zu einem umweltfreundlichen und kostengünstigen öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Dieser Paradigmenwechsel bedarf der gesellschaftlichen Planung, der Mitbestimmung von Produzenten und Konsumenten. Dabei kann Volkswagen aufgrund der entwickelten Mitbestimmung Vorreiter werden!

Zukunftsfähige Klima- und Friedenspolitik ist ohne sozialökologische Transformation nicht zu machen!<sup>20</sup> So gewendet birgt dieser Skandal, wie jede Krise, auch Chancen. Es liegt an den Beschäftigten und ihren Gewerkschaften, an der internationalen Solidarität und an globalen Klimaallianzen, ob diese Chancen genutzt werden. Die schlechte Alternative wäre eine Marktberreinigung zulasten von Städten und Gemeinden sowie von Hunderttausenden Beschäftigten.

Forum  
Gewerkschaften

<sup>9</sup> [www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/auto-vw-chef-skandal-trifft-mitarbeiter-nicht-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-151021-99-03187](http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/auto-vw-chef-skandal-trifft-mitarbeiter-nicht-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-151021-99-03187)

<sup>10</sup> [www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/neues-werk-in-chattanooga-vw-und-die-offene-rechnung-in-amerika/4213220.html](http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/neues-werk-in-chattanooga-vw-und-die-offene-rechnung-in-amerika/4213220.html) und <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13528941.html>

<sup>11</sup> <http://nooga.com/171633/pro-labor-activist-actor-danny-glover-visits-volkswagen/>

<sup>12</sup> [www.automobil-industrie.vogel.de/vw-chef-mueller-hinterfragt-volumenstrategie-a-509808/&cmp=nl-99](http://www.automobil-industrie.vogel.de/vw-chef-mueller-hinterfragt-volumenstrategie-a-509808/&cmp=nl-99)

<sup>13</sup> [www.waz-online.de/VW/Aktuell/Eklat-zwischen-VW-Betriebsrat-und-Vorstand](http://www.waz-online.de/VW/Aktuell/Eklat-zwischen-VW-Betriebsrat-und-Vorstand)

<sup>14</sup> [www.deutschlandfunk.de/autoexperte-zur-poetsch-wahl-vw-nimmt-die-aufklaerung-nicht.694.de.html?dram:article\\_id=333279](http://www.deutschlandfunk.de/autoexperte-zur-poetsch-wahl-vw-nimmt-die-aufklaerung-nicht.694.de.html?dram:article_id=333279)

<sup>15</sup> [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bernd-osterloh-hier-muss-niemand-angst-haben-1.2735676?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bernd-osterloh-hier-muss-niemand-angst-haben-1.2735676?reduced=true)

<sup>16</sup> [www.freiepresse.de/WIRTSCHAFT/WIRTSCHAFT-REGIONAL/Angriff-auf-die-deutsche-Autoindustrie-artikel9322722.php](http://www.freiepresse.de/WIRTSCHAFT/WIRTSCHAFT-REGIONAL/Angriff-auf-die-deutsche-Autoindustrie-artikel9322722.php); ähnlich auch Elsässer in »Compact«: »Der Skandal ist medial inszeniert und hilft einzig der maroden Supermacht USA bei der Schwächung eines Konkurrenten.«

<sup>17</sup> [www.igmetall-wob.de/meldung/gemeinsame-erklarung-der-ig-metall-und-des-konzernbetriebsrates-der-volkswagen-ag/](http://www.igmetall-wob.de/meldung/gemeinsame-erklarung-der-ig-metall-und-des-konzernbetriebsrates-der-volkswagen-ag/)

<sup>18</sup> [www.automobil-industrie.vogel.de/auditest-die-smarte-stadt-a-511941/](http://www.automobil-industrie.vogel.de/auditest-die-smarte-stadt-a-511941/)

<sup>19</sup> [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/stephan-weil-es-reicht-nicht-ein-paar-workshops-zu-veranstalten-1.2711877?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/stephan-weil-es-reicht-nicht-ein-paar-workshops-zu-veranstalten-1.2711877?reduced=true)

<sup>20</sup> [www.neues-deutschland.de/artikel/990772.warum-das-kyoto-protokoll-scheiterte.html?pk\\_campaign=SocialMedia](http://www.neues-deutschland.de/artikel/990772.warum-das-kyoto-protokoll-scheiterte.html?pk_campaign=SocialMedia)