



IN EINEM SATZ

„Eine Fusion Wolfsburg mit Helmstedt würde ich als Helmstedter sehr begrüßen – aber als Wolfsburger wäre ich strikt dagegen.“

Carl H. Hahn ist Ehrenbürger der Stadt Wolfsburg.

Herzlichen Glückwunsch, Carl H. Hahn

Auto- und Bildungsmanager: Der frühere VW-Vorstandschef feiert heute seinen 95. Geburtstag.

Von Hendrik Rasehorn

Wolfsburg. Carl Horst Hahn gilt als Visionär, Legende und bis heute als Macher. Der frühere VW-Vorstands- und Aufsichtsratschef gilt als einer der Väter des Golf, er stellte die Weichen für das Auslandsgeschäft und damit den Aufstieg des Wolfsburger Automobilbauers zum Weltkonzern. Als er bei VW ausschied, verabschiedete er sich aber nicht in den Ruhestand. Er gründete mit seiner Frau die Carl und Marisa Hahn-Stiftung, ist Redner, ist Mitglied in Kuratorien und Vorständen. Der gebürtige Chemnitzer ist Wolfsburger Ehrenbürger. Er mischt sich ein und wenn er spricht, wird genau hingehört. Doch in Ehrfurcht muss man nicht erstarren: Gleich zu Beginn des Telefoninterviews macht er einen Scherz über sein Alter. Denn heute feiert er seinen 95. Geburtstag.

Das Interesse an Ihrer Person, aber mehr noch an Ihrer Meinung und Ihren Gedanken ist hoch – überrascht Sie das?

Natürlich! Das ist ja auch nichts Schlechtes, denn das gibt mir die Illusion, jung zu sein.

Viele Leser werden sich fragen: Wie schafft es dieser Mann, so fit zu bleiben?

Es ist ein Leipziger Allerlei – alles gehört dazu. Ich achte auf meinen Körper, esse nicht zu viel. Jeden Morgen steige ich auf die Waage, ehe ich einige hundert Meter schwimmen gehe. Abends laufe ich noch zwei Kilometer. Das Wichtigste, denke ich, ist allerdings, dass ich dazwischen arbeite und das Glück habe, arbeiten zu dürfen und zu können. Ich führe im Grunde genommen ein normales Leben, so wie früher. Ich gehe jeden Tag ins Büro, als ob sich nie was geändert hat. Dies weiter zu pflegen, ist sicherlich kein Fehler, sondern ein großes Privileg.

Der Automanager Carl H. Hahn ist in vergangenen Jahren in den Hintergrund gerückt, und man spricht nun über den Bildungsmanager. Warum ist Ihnen das Thema so ein wichtiges Anliegen?

Unsere Gesellschaft begeht einen kapitalen Fehler, wenn wir Kinder, die den Kindergarten besuchen, zu einer Zeit, in der ihr Gehirn in einer wichtigen Entwicklungsphase steckt, sich nicht so entwickeln lassen, wie die Natur es vorgesehen hat. Wer der Natur nicht folgt, schädigt sich.

Woran machen Sie das fest?

Jeder Großvater weiß, wie ein Kind im Alter von drei Jahren seine Muttersprache geradezu aufsaugen kann. Ist das Eltern-Paar zweisprachig, lernt das Kind ganz leicht auch zwei Sprachen. Ein Kind im Alter von fünf Jahren ist in der Lage, eine Sprache zu lernen in der hundertfa-

„Wolfsburg als Basis von Volkswagen sollte immer ein Vorreiter sein.“

Carl H. Hahn über die VW-Hauptstadt.

„Tesla würde mich nicht reizen.“

Carl H. Hahn auf die Frage, wenn er Berufsanfänger wäre, bei welchem Autobauer er sich bewerben würde.

chen Geschwindigkeit eines Erwachsenen. Das beschäftigt mich: Wie können wir es verantworten, dieses Potenzial nicht zu nutzen, dass die Kinder intelligenter werden, damit sie besser für diese globale Welt gerüstet sind?

Sollen Kinder im Kindergarten nicht mehr spielen dürfen?

Es geht um das spielerische Lernen! Kinder genießen das, wenn man ihnen die Chancen gibt, im Alter ab drei Jahren Sprachen und Wissen aufzusaugen. In der Saxony International School - Carl Hahn gehen wir auf diesem Gebiet voran. Wir lehren den Kindern verschiedene Fächer wie Lesen, Schreiben oder Rechnen in einer Sprache, die sie nicht sprechen. Wenn man sieht, was für gigantische Potenziale die Natur für die Kinder bis zum 6. Lebensjahr vorbereitet hat, muss man jeden Kulturminister fragen, was er da eigentlich macht. In unserem deutschen Schulsystem pauken die Kinder im Alter von 12, 13, 16 Jahren Sprachen, wenn das Gehirn gar nicht mehr drauf eingestellt ist. Die Erfolge sind dann teilweise mangelhaft und die Kosten hoch. Das ist rückständig. So kann man nicht erfolgreich sein.

Sie betonen das Lernen von Sprachen. Diskutiert wird aktuell aber eher über das Beherrschen von Programmiersprachen. Ist das ein Widerspruch?

Es hängt alles miteinander zusammen. Wenn sie Kinder Sprachen lernen lassen, werden sie automatisch intelligenter. Und außerdem gesünder und schlussendlich sogar älter. Dieser Zusammenhang ist wissenschaftlich nachgewiesen. Kinder lernen schnell und kostenlos – wir könnten auf diese Weise ein Vermögen sparen und unter dem Strich profitieren davon die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Je besser ein Land bei Pisa abschneidet, umso höher ist das Sozialprodukt. Dementsprechend können wir gar nicht günstiger wohlhabend werden. Andere Länder wie Estland machen uns vor, wie es geht.

Richten sich Ihre Forderungen auch an Wolfsburg?

Wolfsburg als Basis von Volkswagen sollte immer ein Vorreiter sein. Man sollte die Kindergärten zu dem machen, was in diesem Alter die Natur für die Kinder vorgesehen hat. Die Möglichkeiten für die Kinder sind gigantisch, durch Förderung haben die Kinder eine bessere Bildungsbilanz. Das ist keine Theorie: In der Saxony International School - Carl Hahn kann jeder, der es möchte, besichtigen, wie das funktioniert.

Wenn Sie heute noch einmal am Anfang Ihrer beruflichen Laufbahn stehen würden, würden Sie sich bei VW bewerben, oder eher bei einem chinesischen Automobilunternehmen?

Ein chinesisches Unternehmen wä-



Carl H. Hahn geht jeden Tag zur Arbeit in sein Büro im Theater, „als ob sich nie was geändert hat“, meint er im Interview mit unserer Zeitung. Heute lädt die Stadt zu einem Festakt in den Gartensaal des Schlosses. FOTO: VW

„Diese Frage würde ich mit einem eindeutigen „Ja“ beantworten“

Carl H. Hahns Antwort, ob ein Chinese in der Zukunft VW-Chef werden könnte.

re sehr theoretisch, denn leider haben mir meine Eltern im Kindergarten nicht die chinesische Sprache beibringen lassen. Das ist ein Fehler für mein ganzes Leben. Aber VW war es damals und wäre heute noch meine Wahl, so selbstverständlich, wie das Amen in der Kirche.

Würde Sie Tesla nicht reizen?

Nein! Mich würde viel mehr interessieren, wie wir in Deutschland das Elektroauto besser machen.

So wie Sie war auch schon Ihr Vater ein Auto-Enthusiast, richtig?

Er ging 1921 in die Automobilindustrie, damals in die Zschopauer Motorenfabrik J.S. Rasmussen AG, also DKW. Ich begehe in diesem Jahr das stolze Jubiläum, dass mein Vater und ich 100 Jahre Automobilindustrie miterlebt und gestaltet haben. Ich denke, wir können ganz zufrieden mit unserer Bilanz sein. So ein Jubiläum ist nicht alltäglich.

In einem Geburtstag-Interview, das Sie der Zeitung „Die Welt“ gegeben haben, sagen Sie einen interessanten Satz, den ich mit Ihnen weiterdiskutieren möchte: „Es wird ohnehin die Zeit kommen, in der kein Mensch mehr ein Auto besitzen muss.“ Ist das Geschäftsmodell der Autohersteller hinfällig?

Früher war das Auto ein Prestigesymbol und gab in den meisten Fällen Auskunft über die finanziellen Möglichkeiten des Eigentümers. Heutzutage muss man viele Dinge

gar nicht mehr kaufen, sondern man kann sie zeitweilig mieten. Ein Auto steht doch oft genug den ganzen Tag in der Garage oder auf dem Parkplatz herum. Mit Internet oder Handy kann man sich das Auto bestellen, wann und solange man es braucht. Solche Angebote werden mit den immer perfekteren Kommunikationskapazitäten immer interessanter und damit auch für immer mehr Menschen attraktiver. Das alles wird die Autoindustrie aber nicht kleiner machen, sondern viele Menschen werden einen besseren Zugang zum Auto bekommen. Für einen Verbraucher, der sich ein neues Auto kauft, ist das eine der größten Investitionen in seinem Leben. Wenn er die reduzieren kann, wird er nicht unzufrieden sein. Aber viele Mitglieder in der Familie werden nicht mehr darauf warten, dass sie das Auto der Eltern auch einmal fahren können, sondern telefonieren sich ein Auto herbei.

Muss Volkswagen weiblicher und internationaler werden: Braucht es eine Frauenquote im Topmanagement?

Auf diesem Gebiet ist immer noch Raum für Verbesserung, den wir nutzen sollten.

Und könnte eines Tages ein Chinese den Konzern leiten?

Diese Frage würde ich mit einem eindeutigen „Ja“ beantworten, denn letzten Endes macht China heute rund 40 Prozent unseres Geschäfts aus, Deutschland dagegen rund 12 Prozent, also weniger als ein Drittel des China-Geschäfts.

Wie sehen Sie die Diskussion, die Geschichte der Marke Volkswagen in Wolfsburg noch deutlicher zu präsentieren?

Wir haben in der Autostadt in Wolfsburg einen attraktiven und

hoch frequentierten Anlaufpunkt, zu dem wir uns alle nur beglückwünschen können. Wir haben in der Autostadt die höchste automobilen Museums-Konzentration, die man sich vorstellen kann, und die keine Wünsche offen lässt.

Wenn die Bevölkerung gegen Corona durchgeimpft ist, werden die Menschen wieder mehr reisen können. Wir haben den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg vor der Tür, der nicht mehr sein soll als ein Forschungsflughafen. Das regt Sie schon seit Jahren auf, richtig?

In einer modernen Gesellschaft versucht man – wie Nordamerika uns zeigt – alle Verbindungen, inklusive Flugverkehr miteinander zu optimieren. Und dazu brauchen wir auch den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg.

Wünschen Sie sich eine engere Zusammenarbeit zwischen den Kommunen in unserer Region?

Eine Fusion Wolfsburg mit Helmstedt würde ich als Helmstedter sehr begrüßen – aber als Wolfsburger wäre ich strikt dagegen.

Sie sind ein Weltbürger, Sie hätten nach dem beruflichen Ausscheiden auch in der ganzen Welt leben können, aber Sie sind in Wolfsburg geblieben. Was gefällt Ihnen besonders an der Stadt?

Als Flüchtling ist Wolfsburg meine Heimat geworden, mit der ich stolz und gerne verbunden bin und bleibe.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Dass ich besonders auf dem Gebiet der Kindererziehung noch weitere Fortschritte erreichen kann, insbesondere für die Kindergartenzeit, denn hier entscheidet sich unsere Zukunft, so komisch das klingen mag!

VW produziert im Juli auf Sparflamme

Auch der Werksurlaub 2022 ist terminiert.

Von Thomas Kruse

Wolfsburg. Volkswagen fährt auch in den restlichen Wochen bis zum Werksurlaub (2. bis 28. August) weiter eine asymmetrische Fahrweise in der Produktion. Während im Geschäftsfeld Fahrwerk im Juli noch Sonderschichten anstehen, kommt es in weiten Teilen der Fahrzeugproduktion zu Kurzarbeit wegen fehlender elektronischer Bauteile.

Die Fertigung 2 ruht

So gilt in der Fertigung 2 (Tiguan, Touran, Seat Tarraco) bis einschließlich 9. Juli Produktionsruhe. In der Golf-Fertigung wird bis Ende dieser Woche nur in Frühschicht gearbeitet. Wie es in der Golf-Produktion danach weitergeht, wird sich kurzfristig entscheiden. Die Verfügbarkeit und Verteilung der begehrten Chips auf dem Weltmarkt und im Volkswagen-Konzern bleibt ein Dauerthema. Einkauf und Logistik können nur auf Sicht gesteuert werden. Die Fahrzeuge können zwar gebaut werden – aber der nachträgliche Einbau der elektronischen Komponenten ist teuer und aufwendig.

In den großen fahrzeugaubenden Werken wie Wolfsburg muss in den Ferien also zwingend weiter produziert werden. 1800 Ferienjobber und Freiwillige aus der Stammbelagschaft sollen dann vor allem Golf-Modelle fertigen.

Werksurlaub 2022 terminiert

Im Geschäftsfeld Fahrwerk kommt es hingegen im Juli zu Sonderschichten. Gearbeitet wird zusätzlich in Samstag-Frühschichten am 10., 17. und 24. Juli sowie in Sonntag-Nachtschichten am 11., 18. und 25. Juli. Geeinigt haben sich Unternehmen und Betriebsrat unterdessen auf den Werksurlaub 2022: Die Kernurlaubszeit wurde vom 25. Juli bis zum 12. August terminiert.

IZB wird nun auf den Oktober 2022 verschoben

Wolfsburg. Die internationale bedeutsame Wolfsburger Leitmesse IZB im Allerpark muss nun doch erneut verschoben werden. Bereits im Vorjahr war die inzwischen 11. Auflage der IZB wegen der Coronapandemie in dieses Jahr verlegt worden. Jetzt allerdings entschied sich der Veranstalter, die Wolfsburg AG, für eine erneute Verschiebung der Zulieferermesse für die Automobilindustrie auf den 11. bis 13. Oktober 2022.

„Der Besuch der IZB ist immer mit einem hohen Erlebnisfaktor und einem intensiven Austausch vor Ort zwischen den internationalen Ausstellern und Fachbesuchern verbunden. Unter den aktuellen globalen Rahmenbedingungen der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden Risiken für die Teilnahme unserer Gäste ist eine Durchführung der IZB 2021 schwer vorstellbar“, heißt es in der Begründung der Wolfsburg AG. *tok*