

Höhere Liga

Autoindustrie Ein Exmanager fordert vom VW-Konzern mehrere Hundert Millionen Euro. Seine Klage scheint keineswegs aussichtslos.

Wolfgang Schreiber ist für viele im VW-Konzern so etwas wie ein Mysterium. Der Manager stand jahrelang im Scheinwerferlicht. Als Chef von Bugatti und Bentley präsentierte er auf den großen Automobilausstellungen in Frankfurt am Main, Genf und Paris neue Modelle der beiden Luxusmarken. Vor zwei Jahren wurde Schreiber abgelöst, der Konzern versprach, er werde „eine führende Funktion innerhalb des Volkswagen-Konzerns übernehmen“. Seitdem ist nichts mehr zu hören von dem einst hochgeschätzten Techniker.

Nun berichten VW-Manager, Schreiber lasse von sich hören, und zwar auf eine recht spektakuläre Art und Weise. Der einstige Bentley-Boss fordert in einer Patentklage vor dem Landgericht München vom VW-Konzern mehrere Hundert Millionen Euro. Es ist die wohl höchste

Summe, die ein Angestellter in Deutschland von seinem Arbeitgeber verlangt hat. Und sie ist, jedenfalls nach Ansicht von Juristen, die mit der Materie vertraut sind, keinesfalls so utopisch, wie sie zunächst klingt.

Die Forderung hängt mit der früheren Tätigkeit Schreibers im Volkswagen-Konzern zusammen. Der promovierte Maschinenbauer übernahm 1996 die Leitung der Getriebeentwicklung der Marke Volkswagen. Es war ein eher unspektakulärer Job, aber einer mit großer Bedeutung innerhalb des Unternehmens. Schreiber sorgte dafür, dass eine neue Technik einsatzbereit wurde, auf der die Hoffnungen der Konzernspitze ruhten: das Doppelkupplungsgetriebe (DSG).

Das DSG ist ein automatisiertes Schaltgetriebe, bei dem die Gangwechsel weitgehend ohne das sonst übliche Ruckeln geschehen. Zudem soll das DSG den Spritverbrauch senken.

Der Volkswagen-Konzern ist stolz auf dieses Getriebe, das der Hersteller selbst entwickelt und nicht bei einem Lieferanten wie ZF Friedrichshafen eingekauft hat. „An dem Thema sind schon viele gescheitert, aber wir haben langen Atem bewiesen, weil wir von der Idee überzeugt waren“, sagte der damalige VW-Chef Martin Winterkorn. „Das macht Volkswagen so schnell keiner nach.“

Beim Deutschen Patent- und Markenamt in München haben die Wolfsburger Autobauer mehrere Patente für das DSG angemeldet. Das Unternehmen ist beispielsweise bei der Patentschrift „F16H 63/22“ für ein „Doppelkupplungsgetriebe und Verfahren zur Schaltsteuerung eines Doppelkupplungsgetriebes“ als „Patentinhaber“ registriert. Als „Erfinder“ wird neben anderen „Schreiber, Wolfgang, Dr.“ genannt.

Eine solche Aufteilung ist durchaus üblich, sie entspricht dem Arbeitnehmererfindungsgesetz. Demnach ist es keineswegs so, dass ein Beschäftigter schon durch das Gehalt, das er bezieht, für die Erfindungen entlohnt ist, die er während seiner Arbeitszeit macht. Der Arbeitgeber hat zwar das Recht, Erfindungen seiner Angestellten in Anspruch zu nehmen. Das Unternehmen ist deshalb der Patentinhaber. Aber wenn der Entwickler der Technik als Erfinder registriert wird, hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung.

Um die Frage, was als „angemessen“ zu bezeichnen ist, gibt es häufig Streit zwischen Beschäftigten und Unternehmen. Eine Schiedsstelle beim Patentamt in München ist gut ausgelastet mit ihren Versuchen, solche Konflikte zu lösen. Sie unterbreitet meist Einigungsvorschläge. Wenn sich die Parteien darauf nicht einlassen, landet der Fall vor Gericht.

Es geht in diesen Auseinandersetzungen oft um Millionen, mitunter auch um zweistellige Millionenbeträge. Der Fall VW spielt in einer noch höheren Liga, weil das DSG ein solcher Erfolg ist. Das Doppelkupplungsgetriebe wird im VW-Werk Kassel und in einer Fabrik in China produziert und wurde mittlerweile in mehr als vier Millionen Autos des Konzerns eingebaut. Seinen Wert kann man daran ablesen, dass Volkswagen von seinen Golf-Käufern in Deutschland für das DSG einen Aufpreis von knapp 2000 Euro verlangt.

Aber welcher Anteil steht Wolfgang Schreiber zu und möglicherweise noch mehreren anderen VW-Angestellten, die in verschiedenen Patentschriften zum Doppelkupplungsgetriebe als „Erfinder“ registriert sind? Ein Angebot des Autoherstellers über 20 Millionen Euro soll Schreiber abgelehnt haben.

Der ehemalige Bugatti- und Bentley-Chef war für den SPIEGEL nicht erreichbar. Der Volkswagen-Konzern will zu dem Fall keine Stellung nehmen, weil es sich um ein laufendes Verfahren handelt.

Kollegen, die lange mit Schreiber zusammengearbeitet haben, sind überrascht von dessen Klage. Schreiber sei ein „absoluter Konzernsoldat“ gewesen, sagt ein VW-Manager. Dass er nach der Ablösung bei Bentley keinen neuen Posten bekommen habe, müsse ihn wohl tief verletzt haben.

Dietmar Hawranek



Bentley-Chef Schreiber auf der International Auto Show in Detroit 2013: „Absoluter Konzernsoldat“

CARLOS OSORIO / PICTURE ALLIANCE / AP IMAGES