



Kanzlerin Merkel (im Juni auf der BDI-Jahrestagung in Berlin): Streit um den Schmusekurs mit der Regierung

JOSE GIRIBAS

VERBÄNDE

# Bund Deutscher Intriganten

In der größten Industrielobby des Landes eskaliert der Krach um die künftige Strategie: Der Präsident unter Beschuss, der designierte Hauptgeschäftsführer schon wieder weg. Unternehmer kritisieren den Schmusekurs zwischen Spitzenfunktionären und Kanzleramt. Wohin treibt der BDI?

Jürgen Thumann, 64, weiß genau, was sich für einen Mann seines Standes geziemt. Seine Manieren sind vorbildlich, die Maßanzüge sitzen tadellos. Damen begrüßt der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) mit galanter Verneigung und formvollendet gehauchten Handküssen.

Umso entsetzlicher findet es der langjährige Vorsitzende der Deutschen Reiterlichen Vereinigung, wie in seinem Umfeld die Sitten verrohen. Am Mittwoch vergangener Woche bekam Thumann Post von seinen Amtsvorgängern Hans-Olaf Henkel und Michael Rogowski. Auf Büttenspapier hatten sie verzichtet, selbst am Porto wurde gespart. Via eines offenen Briefes in „Bild“ musste Thumann nach-

lesen, was die beiden früheren Verbandskapitäne ihm mitzuteilen hatten.

Man sei in großer Sorge, erfuhr der „sehr geehrte Herr Präsident“. Die „Glaubwürdigkeit“ des Industrieverbandes sei in Ge-

fahr. Leider sehe man sich genötigt, ihm öffentlich die Leviten zu lesen. Alle diskreteren „Versuche, Sie vor dem Begehen eines möglicherweise verhängnisvollen Fehlers abzuhalten“, seien ja gescheitert.

Thumann („Offene Briefe sind nicht mein Stil“) war „enttäuscht“. Ab „einem gewissen Punkt bin auch ich nicht mehr kompromissbereit“. Doch seine Widersacher legten nach. Henkel warf seinem Amtsnachfolger – erneut via Presse – vor, er verfrühstücke einen Ruf, den der Industrieverband „nicht zuletzt mir zu verdanken hat“. Intern war gar von Rücktrittsforderungen die Rede.

In einem der elitärsten Industriellenzirkel der Republik wird neuerdings gestritten wie in einem Kegelverein. Was als Zwist um die geplante Beru-



BDI-Präsident Thumann, CDU-Politiker Röttgen  
Handy-Nummer der Kanzlerin

WOLFF P. PRANGE

fung des CDU-Politikers Norbert Röttgen zum BDI-Hauptgeschäftsführer begann, endete am Freitagabend vergangener Woche im strategischen Chaos. Da nämlich warf Röttgen hin – allerdings nicht wie erwartet sein CDU-Mandat, sondern den künftigen Verbandsposten.

Der Neuling – schon wieder weg. Der Präsident – angeschlagen. Seine Vorgänger – feixend am Bühnenrand. Die Basis – verärgert.

Im BDI tobt ein Grundsatzstreit um Strategie, Macht und Einfluss. Eine wachsende Zahl von Unternehmensführern ist verärgert über den Schmusekurs der Top-Funktionäre gegenüber der Bundesregierung, über die linksgewirkte Politik der Großen Koalition, über Bundeskanzlerin Angela Merkel, die dem BDI einst so große Hoffnungen gemacht hatte, dass sich was ändere im Land.

Der Schaden, den Deutschlands immer noch wichtigster Wirtschaftsverband dabei bereits genommen hat, dürfte so rasch nicht zu reparieren sein. Der BDI, der unter Präsidenten wie Fritz Berg oder Hanns-Martin Schleyer die Wirtschaftspolitik des Landes einst entscheidend mitprägte, präsentierte sich tagelang im neuen Gewand: als Bundesverband Deutscher Intriganten.

Dabei geht es um eine Grundsatzfrage, die bisher stets verdrängt wurde: Soll die Industrielobby mit der Regierung gut Freund sein, um in wohligh temperierten Salon-Hinterzimmern kungeln zu können? Oder muss sie die Rolle des Antreibers für Reformen übernehmen – und dabei riskieren, dass auf Kanzlerreisen in der Regierungsmaschine plötzlich kein Sessel mehr frei ist.

Für den amtierenden BDI-Chef Thumann ist die Sache klar. Ihn drängt es stets in die Nähe der Kanzlerin. Bereits im Bundeswahlkampf hatte er für Merkel Wählerstimmen eingeworben. Beim Aachener CHIO-Reitturnier im vergangenen August lud er Merkel zu einer Kutschfahrt ein. Über den Koalitionsvertrag zeigte sich Thumann „angenehm überrascht“. Selbst zu den kläglichen Eckpunkten des Gesundheitsreformchens fiel ihm Lob ein: „ein positives Signal“.

Thumanns Kritiker sahen die fürsorgliche Belagerung der Regierungschefin mit stillem Entsetzen. Henkel und Rogowski haben den Industrieverband in ihren rund zehn Amtsjahren in einen wirtschaftsliberalen Kampfverband verwandelt. Mit ihren Forderungen nach marktradikalen Reformen gingen sie den schwarz-gelben und rot-grünen Regierungen zeitweise derart auf die Nerven, dass sie im Kanzleramt immer mal wieder als Unpersonen geführt wurden.

Mit diesem Risiko, so fordern sie nun, müsse der Verband auch in Zeiten der Großen Koalition leben. Schließlich, so Rogowski, fielen derzeit ja „die übrigen politischen Parteien als Opposition nahezu aus“. Die Krawallfraktion hat längst er-



**BDI-Präsident Rogowski, Vorgänger Henkel (2001): „Glaubwürdigkeit in akuter Gefahr“**

kannt, wie das Ansehen des Merkel/Müntefering-Kabinetts in den Chefetagen der Republik schwindet. Die Stimmung ist umgeschlagen, seit sich die mit großen Hoffnungen gestartete Parteienallianz als Fortsetzung des Reformstaus mit anderen Mitteln präsentiert.

Mal bremste der SPD-Gewerkschaftsflügel, mal blockieren die Unions-Ministerpräsidenten. Am Ende konnte sich die Koalition in den entscheidenden Fragen der Finanz- und Wirtschaftspolitik zumeist nur auf die Erhöhung von Steuern und Abgaben einigen.

Der Frust steigerte sich zur Wut, als sich die Regierungsparteien vor wenigen Wochen auf sogenannte Antidiskriminierungsregeln verständigten, wie sie die Union zuvor im Wahlkampf stets als wirtschafts- und arbeitsplatzfeindlich abgelehnt hatte.

Merkels Sympathiewerte rutschten nicht nur in der breiten Bevölkerung, sondern auch im Unternehmerlager in den Keller. Noch im März dieses Jahres waren nach einer Allensbach-Umfrage rund 70 Prozent der Manager mit der Regierungsarbeit der Koalition zufrieden. Derzeit sind es noch nicht einmal 30 Prozent.

Die amtierende BDI-Spitze hingegen gibt sich auch weiterhin regierungstreu. Rabatz zu machen, halten Thumann und seine Berater für die falsche Strategie. Zu frühzeitig erscheinen ihnen die politischen Alternativen.

Neuwahlen? Würden dasselbe Ergebnis bringen wie die Abstimmung im vergangenen Jahr. Schwarz-grüne Jamaika-Koalition? Derzeit kaum realistisch.

Kabinettsumbildung? Würde auch nicht viel ändern.

Unter Henkel und Rogowski galt Tarifpolitik als „Konsenssoße“. Wer das Wort „sozial“ in den Mund nahm, wurde als „Weichei“ verspottet. Nachfolger Thumann dagegen lobt inzwischen nicht nur ausdrücklich die jüngsten Lohnabschlüsse, er bekennt sich auch zur „sozialen Marktwirtschaft“, bei der – wie er hervorhebt – „die Betonung deutlich auf sozial liegen“ müsse.

Mit der geplanten Verpflichtung des CDU-Politikers Röttgen, 41, Parlamentarischer Geschäftsführer der Unionsfraktion, schien Thumann deshalb ein echter Knaller geglückt zu sein. Der Rheinländer hat sich mit Wirtschaftsthemen zwar bislang nur am Rande beschäftigt. Doch als ausgewiesener Merkel-Freund ist er im Besitz ihrer Handy-Nummer und durfte es – bislang jedenfalls – wagen, der Kanzlerin zu widersprechen.

Röttgen gehört zur Merkel-Loge, die sich nahezu jeden Morgen zur politischen Lagebeurteilung im Zimmer der Kanzlerin trifft. Dort tritt er selbstbewusst auf, was auch heftige Kritik am derzeitigen Kurs seiner Kanzlerin einschließt.

Den Kritikern im Industrieverband jedoch ist so viel Nähe suspekt – zumal Merkel neuerdings als Reformbremserin gilt. Und so war es denn kein Wunder, dass der lang aufgestaute Richtungsstreit sich ausgerechnet an der Personalie Röttgen entzündete.

Schlimm genug, finden Thumanns Kritiker, dass sich der BDI in der politischen Debatte mittlerweile zahmer vernehmen lässt als die Kollegen aus den als gewerk-

schaftsnah verspotteten Arbeitgeberverbänden. Würde der Verband nun auch noch von einem aktiven CDU-Parlamentarier gesteuert, hätte er sich in der Öffentlichkeit endgültig als eine Art Unions-Vorzimmerchen präsentiert. Auch linientreue Funktionäre gingen auf Distanz.

Doch all die Kritik an Röttgen galt in Wahrheit dem BDI-Chef. Als sich Röttgen Mitte Juni der Verbandsspitze präsentierte, mokierten sich mehrere Unternehmer über die heikle Doppelrolle des CDU-Politikers. Vergangene Woche kamen dann auch Thumanns Stellvertreter aus der Deckung. Vom Berliner Unternehmer Arend Oetker über den bergischen Maschinenbauhersteller Diether Klingelnberg bis zum Automobilpräsidenten Bernd Gottschalk: Gleich drei Spitzenvertreter der Industrievereinigung empfahlen dem künftigen Verbandsmanager, sein Abgeordnetenmandat baldmöglichst niederzulegen.

Auch Siemens-Aufsichtsratschef Heinrich von Pierer, der den Innovationsrat der Bundesregierung leitet, stimmte in den Chor ein. Er gehe davon aus, so Pierer, dass der künftige Hauptgeschäftsführer sein Bundestagsmandat zur gegebenen Zeit abgeben wird. Dass Röttgen sich nun für den Rückzug beim BDI entschied, mag nur der CDU-Politiker selbst noch als Raffinesse empfinden.

Unterstützt wurden die Wirtschaftsbosse pikanterweise aus der Union: Selbst den Politikern war das Gemauschel ihres Parteifreundes Röttgen peinlich. CSU-Landesgruppenchef Peter Ramsauer gestattete sich die Frage, ob man als „Handlanger noch auf der alten Baustelle tätig bleibt“. Andere redeten vom „Doppelkopf“.

Viele empfinden schon den Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, Reinhard Göhner, als Belastung, der gleichzeitig als CDU-Abgeordneter im Bundestag sitzt. Göhner steht regelmäßig in den Schlagzeilen, wenn es um fragwürdige Zweitjobs geht.

Nun fragen sich Unionspolitiker und Industrielle, welche langfristigen Folgen Röttgens Rücktritt haben wird. Genießt der Jungpolitiker noch genügend Vertrauen in der Partei, um seinen Job als Fraktionsgeneral weiterführen zu können? Und wie viel Rückhalt hat BDI-Präsident Thumann, dem die wichtigste Personalentscheidung seiner Amtszeit aus den eigenen Reihen zerschredet worden ist?

Ein Gewinner der Kabale steht jedenfalls fest: Hans-Olaf Henkel. Der ehemalige BDI-Präsident präsentierte sich am Freitag vergangener Woche auf Berlins belebtem Gendarmenmarkt. Genüsslich blättert er durch einen Stapel Tageszeitungen: So viel Aufmerksamkeit war dem Funktionärsrentner schon lange nicht mehr zuteil geworden.

ALEXANDER NEUBACHER, RENE PFISTER,  
MICHAEL SAUGA



Airbus-Chef Streiff: „Ich habe keine Zeit, mich in Details reinzuknien“

LUFTFAHRT

## Kahlschlag mit Folgen

Im europaweiten Airbus-Reich gilt der Standort Hamburg selbst den deutschen Partnern inzwischen als problematisch. Nun rächen sich alte Strategiefehler.

Wer Christian Streiff, 51, am Montag vergangener Woche auf der Luftfahrtmesse im britischen Farnborough erlebte, war verblüfft, wie schnell sich der frühere Baustoffmanager in seinen neuen Job als Chef des europäischen Flugzeugbauers Airbus eingearbeitet hat.

Mit markigen Worten und gezielten Seitenhieben auf den US-Rivalen Boeing pries er nicht nur den neuen Langstreckenjet A350, der ab dem Jahr 2012 dem amerikanischen Konkurrenzmodell 787 die Schau stehlen soll. Selbst der sperrige Zusatz XWB („extra wide body“), der für den brei-

teren Rumpf des fast acht Milliarden Euro teuren runderneuerten Fliegers steht, ging dem Franzosen bereits locker über die Lippen – auch wenn das Kürzel eher nach übergewichtigen Weightwatchers klingt.

Ziemlich wortkarg gab sich Streiff nur, als er auf die Verzögerungen beim neuen Riesenjet A380 angesprochen wurde. Vor wenigen Wochen erst war bekannt geworden, dass sich die Auslieferung wegen Problemen mit den in Hamburg verlegten Kabelsträngen um ein weiteres halbes Jahr verzögert. Dem Desaster verdankt Streiff unter anderem seinen neuen Job – aber auch seine größte Herausforderung.

„Ich habe keine Zeit, mich in Details reinzuknien“, entgegnete er diplomatisch. Sein Chef Thomas Enders, der die Muttergesellschaft EADS seit Anfang Juli gemeinsam mit dem französischen Ex-Bahnhelfer Louis Gallois führt, wurde deutlicher: „Es hilft nicht, um den heißen Brei herumzureden – Hamburg ist in der Tat ein Brennpunkt unserer A380-Probleme.“ Ähnlich hatte das bereits Ende Juni sein damaliger Co-Chef formuliert, der Franzose Noël Forgeard. Dessen Attacken Richtung Elbe hatten zunächst für schrille Dissonanzen im Konzern geführt, dann mit zu seinem Abgang.

Mit seiner eigenen Hamburg-Kritik wollte Enders offenbar signalisieren, dass die Zeiten übertriebener Rücksichtnahmen beim wichtigsten Konzernableger Airbus fürs Erste vorbei sind. Aber die hielten sich auch bisher schon in Grenzen, seit die ehemalige Daimler-Tochter Dasa Ende 1999 beschloss, sich im Luftfahrtgeschäft mit dem einstigen französischen Staatskonzern Aérospatiale zu verbünden. Erbitterte Stellungskämpfe um Posten und Pfründen sind seither an der Tagesordnung.

Trotzdem galt es lange Zeit als unfein, auch die einzelnen Standorte in den Heimatländern gegeneinander auszuspielen. Das jahrelange Stillhalteabkommen hat nun ausgerechnet ein Mann aufgekündigt, dessen Ex-Arbeitgeber die aktuelle Ham-

DER SPIEGEL

### Bauplätze

Mitarbeiter an den Airbus-Standorten in Deutschland und Fertigungsanteil am A380

- ① **Hamburg 11400**  
Innenausstattung, Verkabelung, Rumpfschalen
- ② **Bremen 3250**  
Kleinbleche und Ausrüstung der Flügel
- ③ **Nordenham 2300**  
Große Metallteile und Rumpfschalen
- ④ **Stade 1550**  
Seitenleitwerke u. a.
- ⑤ **Laupheim 1350**  
Komponenten für Kabine und Klimaanlage  
weitere Komponenten in:
- ⑥ **Varel 1350**
- ⑦ **Buxtehude 350**