



Mercedes-Benz Citan im Labor, Daimler-Vorstand Bernhard: „Verletzungsgefahr im Brustbereich“

MANAGER

Kronprinz im Crashtest

Lange galt Wolfgang Bernhard als Thronfolger bei Daimler. Nun wird ihm intern das jüngste Image-Debakel der Stuttgarter zur Last gelegt.

Der Transporter fuhr mit 64 Stundenkilometern auf das Hindernis zu. Er bremste nicht, er wich nicht aus, er knallte lautstark dagegen. Bis dahin lief alles planmäßig – wenn auch nicht für Mercedes.

Die Passagiere wurden nach vorn geschleudert. Zum Glück waren es nur Crashtest-Dummys, aufgrund derer der ADAC später eine „hohe Verletzungsgefahr für Fahrer und Beifahrer im Brustbereich“ feststellen musste.

Nur drei von fünf möglichen Sternen erhielt der Mercedes-Benz-Transporter Citan im Test deshalb. Der Van offenbarte laut ADAC „große Schwächen und Sicherheitsmängel“. Bei zwei Tests „verging sich der elementar wichtige Kopf-Airbag und war damit weitgehend nutzlos“. Auch beim Fußgängerschutz waren die Ergebnisse „unzureichend“.

Für die Marke Mercedes-Benz, die mit dem Slogan „Das Beste oder nichts“ wirbt, gleicht dies einem Totalschaden. Und nicht nur für den Konzern, sondern auch für den verantwortlichen Manager: Wolfgang Bernhard.

Lange galt der 52-Jährige als Nachfolgekandidat von Konzernchef Dieter Zetsche. Damit sei spätestens jetzt Schluss, sagen mehrere Aufsichtsräte. Bernhards Ziehvater Zetsche murrte nur, die Resultate des Tests seien „völlig unbefriedigend“ gewesen.

Seit 2009 war der einstige McKinsey-Manager Bernhard für den Geschäftsbereich Vans verantwortlich, für die Entwicklung des Citan und damit für die katastrophalen ADAC-Ergebnisse. Die Stuttgarter wollten den Lieferwagen nicht selbst konstruieren, das wäre zu teuer geworden. Deshalb bedienten sie sich beim Modell Kangoo des Kooperationspartners Renault, das schon seit 2008 auf dem Markt ist. Geändert wurde die Innenausstattung, ein wenig am Design, und vorn klebte Bernhards Truppe den großen Mercedes-Stern dran.

„Mercedes hätte dieses Fahrzeug stärker überarbeiten müssen“, stellt der ADAC fest, denn der Renault habe bereits 2008 „Schwächen beim Crashtest“ gezeigt. Der Bericht liest sich wie ein miserables Arbeitszeugnis für den Daimler-Vorstand Bernhard, der den Ruf genießt, einer der fähigsten Kostensenker in der Autoindustrie zu sein. Aber er ist auch einer der umstrittensten Top-Manager.

Sein Vokabular ist das eines Militärstrategen. Bernhard zieht verbal gern mal in eine „Schlacht“, er holt die „großen Kanonen raus“ oder geht gleich zum „Häuserkampf“ über. Seine Mitarbeiter kann der Manager motivieren, Außenstehende stößt er mit seiner martialischen Art eher ab.

Bernhards Karriere verlief bislang stets nach demselben Muster, einem steilen Aufstieg folgte ein harter Absturz. Schon mit 42 Jahren rückte er in den Daimler-Vorstand auf, wo er zur Sanierung von Chrysler in die USA entsandt wurde. Anschließend sollte er Chef von Mercedes-Benz werden. Doch kurz vor Dienstantritt musste er den Konzern verlassen. Nicht weil er sich etwas hatte zuschulden kommen lassen, sondern weil er die Marke nassforsch als „Sanierungsfall“ bezeichnet hatte, die nur mit harten Einschnitten zu retten sei.

Ähnlich verlief seine zweite Karriere, die Bernhard in den Vorstand des VW-Konzerns führte. Auch in Wolfsburg sollte

er die Kosten senken – und war erfolgreich. Doch auch dort eckte Bernhard an. Er verärgerte die Arbeitnehmer und drohte damit, dass der nächste VW-Golf nicht mehr in Wolfsburg gebaut würde.

2007 verließ er Stadt und Konzern und heuerte später wieder in Stuttgart an. Es begann Karriere Nummer drei, die ihn irgendwann an die Spitze bei Daimler führen sollte.

Das Muster kennt man nun schon: Bernhard machte die Produktion effizienter, er verringerte die Fertigungszeit eines Fahrzeugs von 37 auf 35 Stunden. Aber der Sanierer polarisierte. Arbeitnehmervertreter stoppten die Verhandlungen über ein Sparprogramm. Daimler-Betriebsratschef Erich Klemm sagt, Veränderungen könne man „nicht im Krieg gegen die Beschäftigten“ erreichen.

Anfang des Jahres forderten Klemm und Kollegen die Ablösung von Konzernchef Zetsche. Zugleich kündigten sie an, mit Bernhard nicht über weitere Kostensenkungen in den Pkw-Fabriken verhandeln zu wollen. Am liebsten hätten sie ihn sofort aus dem Konzern gedrängt.

Der Aufsichtsratschef Manfred Bischoff fand einen Kompromiss. Zetsches Vertrag wurde nicht um fünf, sondern nur um drei Jahre verlängert. Bernhard musste seinen Posten bei Mercedes-Benz mit dem des Lastwagen-Vorstands Andreas Renschler tauschen. Der hatte bewiesen, dass er die Kosten auch im Einvernehmen mit Betriebsräten drücken kann.

Für Bernhard war dies eine erneute Niederlage, aber auch eine Bewährungschance. Doch jetzt weckt der Crashtest auch noch Zweifel an seiner Fähigkeit, überhaupt Autos entwickeln zu können, die dem Mercedes-Standard entsprechen.

Mercedes-Benz muss derweil versuchen, den Image-Schaden zu begrenzen. Der Transporter wird überarbeitet. In einem neuen Crashtest, so die Vorgabe an die Entwickler, soll der Citan auf jeden Fall vier Sterne erreichen. DIETMAR HAWRANEK