

Porsche absorbs VW - The Question is only When? (Original: "Porsche schluckt VW - die Frage ist nur, wann?"), *Die Welt (Online)*, 04/02/2007

WELT ONLINE

Autoriese

Porsche schluckt VW - die Frage ist nur, wann

2. April 2007, 08:22 Uhr Von Marco Dalan

Ferdinand Piëch baut an seinem Auto-Imperium, die Übernahme von VW durch Porsche ist nur der Anfang. Läuft alles wie geplant, wird Piëch, Enkel des Käfer-Erfinders Ferdinand Porsche, über einen Konzern gebieten, wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat.



Foto: dpaFerdinand Piëch (69, l.) ist Porsche-Großaktionär und VW-Aufsichtsratsvorsitzender, Wendelin Wiedeking (54) ist Vorstandsvorsitzender bei Porsche. Beide schmieden einen neuen deutschen Autokonzern

Das Wort "Niederlage" ist für Ferdinand Piëch ein Fremdwort, Piëch kennt nur Siege. Doch am Mittwoch vergangener Woche musste der Porsche-Großeigentümer und VW-Aufsichtsratsvorsitzende vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof eine kleine Schlappe hinnehmen, allerdings vertreten durch Porsche-Chef Wendelin Wiedeking: Weil sich Porsche beharrlich weigert, Quartalsberichte vorzulegen, müssen die Aktien des Sportwagenherstellers weiter nicht in die Indizes der Frankfurter Börse aufgenommen werden, entschied das Gericht.

Piëch und Wiedeking werden die Pleite in Kassel verschmerzen. Vor allem steht sie dem Ziel nicht im Weg, ein Imperium aufzubauen, das vom kleinen VW über den Porsche-Flitzer bis zu Lastwagen von MAN und Scania alles anbietet. Dabei nämlich stehen die beiden erst am Anfang.

Aber der Startschuss ist gefallen. In der vergangenen Woche erhöhte Porsche den Anteil an VW auf 30,9 Prozent und legte ein Übernahmeangebot für den ganzen Konzern vor. Das Porsche-Angebot an die VW-Aktionäre ist jedoch so unattraktiv, dass kaum jemand es annehmen wird. Folge: Nun kann Porsche weiter VW-Aktien erwerben, ohne dies öffentlich machen und eine bei Übernahmen übliche Prämie zahlen zu müssen.

Dass Porsche zukauf, ist sicher. „Auf lange Sicht wird der Anteil von 31 Prozent nicht reichen, zumindest eine Beteiligung in Höhe von 50 Prozent plus x wird notwendig sein“, sagt Professor Christopher Kummer, Direktor des Instituts of Mergers, Acquisitions und Alliances an der Webster Universität Wien. Die Frage ist also: wann?

Porsche wird noch warten, bis der VW-Kurs wieder fällt

Kurzfristig sicher nicht. „Porsche hat alle Zeit der Welt, bis sich eine günstige Einstiegsgelegenheit beim Aktienkurs von VW ergibt, falls sie ihren Anteil weiter erhöhen wollen“, sagt Falk Frey, Automobilspezialist bei der Ratingagentur Moody's. Da der Kurs derzeit mit mehr als 110 Euro zu hoch ist, wird der Zukauf wohl erst bei einem Kurs zwischen 70 und 90 Euro erfolgen.

Wann auch immer aber Porsche die Anteile an VW aufstockt, die Übernahme wird, so glauben Branchenkreise, „kein Selbstläufer“. Denn bei Massenherstellern wie VW macht die Menge die Rendite, bei Luxusmarken ist es Klasse. VW hat eine Gewinnmarge von knapp zwei, Porsche von 19 Prozent.

Dies ist nur schwer zusammenzubringen. Hauptgewinner der Allianz wäre deshalb Porsche. Die Zuffenhausener nutzen VW schon jetzt als verlängerte Werkbank. 30 Prozent ihrer Autos werden von VW gebaut. Durch die Beteiligung schützt Porsche VW außerdem vor Heuschrecken, die die Wolfsburger aufkaufen, zerschlagen und die Beziehungen zwischen VW und Porsche empfindlich stören könnten.

Aber auch für VW ist der starke Partner positiv. „VW kann durchaus von Porsche lernen“, sagt Kummer. Wiedeking straffte etwa bei Porsche, wo man Anfang der 90er-Jahre kurz vor der Pleite stand, die Produktion, beschleunigte die Abläufe und erhöhte auch noch die Qualität. Bei Volkswagen ist zuletzt zwar auch eine Menge getan worden. So sank die Produktionszeit pro Auto von 2004 auf 2005 in Europa von 44,4 auf 32,5 Stunden. Doch verglichen mit Nissan oder Ford liegen dazwischen Welten. So benötigen Nissan 15,8 Stunden und Ford 17,9 Stunden für ein Auto.

Der neue Riesenkonzern hätte 140 Milliarden Euro Umsatz

Neben den Verbesserungen in der Produktion und bei der Qualität wird Wiedeking das zweite große Ziel intensiv verfolgen, das ihm Piëch vorgegeben hat: die Schaffung eines automobilen Imperiums.

Die Voraussetzungen hat der Porsche-Chef schon mit der Entscheidung geschaffen, eine Holding zu gründen, unter deren Dach es künftig als eigenständige Töchter die Porsche AG, die sich um Entwicklung, Produktion und Vertrieb der Sportwagen aus Zuffenhausen kümmert, und die VW-Beteiligung geben wird. Das Sagen haben in der Holding und bei Porsche die gleichen Herren – Wiedeking und sein Finanzvorstand Holger Härter. Unter dem Dach ist dann auch genug Platz für einen Lastwagenkonzern aus MAN, Scania und dem VW-Nutzfahrzeuggeschäft. Ein solches Riesengebilde unter der Führung der Familien Piëch und Porsche, die Porsche und damit die Holding kontrollieren, hätte weltweit 450.000 Beschäftigte und würde 140 Milliarden Euro Umsatz machen.

„Es wird auf der Welt keinen anderen Konzern geben, der so aufgestellt sein wird wie der sich abzeichnende Konzernverbund aus Porsche, VW, MAN und Scania“, sagt Nikolaus Soellner, Autoexperte bei der Unternehmensberatung A.T. Kearney. Vielleicht warten auf dem Weg dahin noch einige Niederlagen auf Piëch. Aber eine große, wichtige ist bislang nicht in Sicht.