

Millionen als Kapitalisierung direkt wieder in das neue Joint Venture aus Kaufhof und Karstadt. Zusätzlich investieren beide Eigentümer jeweils weitere 100 Millionen in die „New German Retail OpCo“.

Kapital wird das neue Unternehmen dringend brauchen. Denn es muss nicht nur in die Modernisierung der Häuser und in den E-Commerce investieren. Angesichts der heute noch bestehenden Doppelstrukturen stehen auch Personalabbau und die Schließung von Standorten auf der Agenda - und damit die Zahlung von Abfindungen.

So wird voraussichtlich die Karstadt-Zentrale in Essen aufgegeben, in der heute noch 1000 Menschen arbeiten, und die Verwaltung weitgehend am Kaufhof-Standort Köln konzentriert. Auch laufen in nächster Zeit Mietverträge für einige Häuser aus, die wohl nicht fortgeführt werden. Konkrete Zahlen über Stellenabbau und Schließungen gibt es noch nicht. Das wird in den kommenden Monaten verhandelt. Doch angesichts sinkender Umsätze und der aufgelaufenen Verluste gibt es dazu wohl keine Alternative.

Die Gewerkschaft Verdi hat bereits Widerstand angekündigt. Zukunfts-trächtige Konzepte für beide Warenhäuser brauchen mehr Arbeitsplätze und nicht weniger, forderte Verdi-Vorstandsmitglied Stefanie Nutzenberger. „Wer Geld für solch eine große Transaktion hat, muss auch Geld für die Beschäftigten haben“, sagte sie. Zugleich spricht sie sich gegen eine Verschmelzung der Warenhäuser aus. „Beide Warenhäuser haben ihren Platz in Deutschland. Wenn das Konzept stimmt, können Doppelstandorte sogar eine Stärke sein“, so Nutzenberger.

Experten haben da große Bedenken. Jörg Funder, Professor für Unternehmensführung im Handel an der Hochschule Worms, sieht nur für die Hälfte der knapp 180 Warenhäuser eine Zukunft in der heutigen Verwendung. Für den Rest müsse eine alternative Nutzung gefunden werden.

Kartellamt prüft ausführlich Großen Aufwand würde es auch bedeuten, beide Marken, Karstadt und Kaufhof, nach Jahren der Misserwirtschaft wieder für den Kunden attraktiv zu machen. „Durch Fantasielosigkeit, zu viele Sparrunden und einen großen Investitionsstau haben die Manager die Faszinationskraft der Warenhausmarken entwertet“, analysiert Markenexperte Klaus-Dieter Koch, der Gründer der Managementberatung BrandTrust.

Die einzige Chance sieht er darin, sich nicht nur auf den reinen Handel zu konzentrieren, sondern die Warenhäuser wieder zum sozialen Zentrum in den Städten zu machen, an dem die Menschen sich treffen - wie auf einem Marktplatz. Die Marken so wieder neu aufzuladen werde jedoch einige Zeit benötigen. „Fünf Jahre reichen da nicht“, so Koch.

Kurzfristig müssen die Warenhausmanager ohnehin noch ganz andere Hürden überwinden. So steht der Abschluss des Deals noch unter dem Vorbehalt der Wettbewerbsbehörden. Bundeskartellamtspräsident Andreas Mundt hat eine vertiefte Prüfung der Fusion angekündigt. „Einen vergleichbaren Fall hat es in Deutschland noch nicht gegeben“, sagt Kartellrechtsexperte Jens Steger von der Kanzlei Simmons & Simmons. „Es ist unwahrscheinlich, dass es noch in diesem Jahr eine Freigabe geben wird.“

Zweiter Tag im Diesel-Mustervorfahren gegen VW

Richter Jäde kritisiert Ex-Chef Winterkorn

Der Vorsitzende Richter im Braunschweiger VW-Prozess findet deutliche Worte - vor allem über die Rolle von Ex-Konzernchef Martin Winterkorn und dessen Kommunikationsstrategie.

Frank Drost Berlin

Im milliardenschweren Schadensersatzprozess von Anlegern gegen Volkswagen und Porsche hat das Gericht das Verhalten des früheren Konzernchefs Martin Winterkorn kritisiert. Richter Christian Jäde sagte, der damalige Vorstandsvorsitzende habe den Sachverhalt nicht ausreichend aufgeklärt und nicht darüber informiert, nachdem er beim sogenannten „Schadenstisch“-Termin im Juli 2015 von den technischen Veränderungen zur Abgasmanipulation in den USA erfahren hatte.

Bei einem „redlich Handelnden“ wäre davon auszugehen, dass er den Informationen nachgegangen wäre. „Das ist allerdings wohl nicht geschehen“, sagte der Vorsitzende Richter am Dienstag. Jedenfalls sei nicht ersichtlich, warum die Veränderungen an Dieselfahrzeugen nicht offengelegt worden seien.

Der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Braunschweig verhandelt über eine Klage der Fondsgesellschaft Deka Investment wegen erlittener Kursverluste. Nach Bekanntwerden der Abgasaffäre hatten die Vorzugsaktien von VW zwischenzeitlich fast die Hälfte ihres Werts verloren. Hinter der Musterklägerin stehen knapp 1700 vergleichbare Fälle, die Summe der Forderungen beläuft sich auf rund neun Milliarden Euro. Im Musterverfahren selbst liegt der Streitwert bei knapp vier Milliarden Euro.

Es spreche nach vorläufiger Bewertung des Senats einiges dafür, dass Insiderinformationen vorlägen, die Volkswagen hätte veröffentlicht werden müssen. Am 19. August 2015 hätte VW den Behörden gestanden, Dieselmotoren manipuliert zu haben.

Seine Anleger informierte der Konzern aber erst etwa einen Monat später, am 22. September 2015, per Ad-hoc-Nachricht. Die Richter schließen nicht aus, dass das Geständnis kursrelevant gewesen sei und VW den Kapitalmarkt hier zu spät informiert habe.

Die Anwälte von Volkswagen argumentieren, dass der Autobauer seine Publizitätspflichten nicht verletzt habe, da Verstöße gegen den Clean-Air-Act bis dato mit einer Höchststrafe von 100 Millionen Dollar geahndet worden waren. Strafen in dieser Größenordnung wären für Volkswagen nicht kursrelevant gewesen.

In diesem Kontext stellt sich auch die Frage, ob Volkswagen möglicherweise von der

Verpflichtung zur Veröffentlichung einer Ad-hoc-Mitteilung befreit gewesen sein könnte. Das könnte dann der Fall sein, wenn der Konzern berechtigte Interessen für eine Geheimhaltung hatte, um die Dieselmanipulationen mit den US-Behörden aufzuklären. „Das ist nach vorläufiger Einschätzung des Senats aber nicht der Fall“, hieß es mit Blick auf das tatsächliche Aufklärungsverhalten von Volkswagen.

Für den Autobauer ist das ein Affront - seine Verteidigungslinie bröckelt. „In diesem Verfahren geht es darum, ob Volkswagen seine Veröffentlichungspflichten gegenüber Aktionären und dem Kapitalmarkt erfüllt hat“, so Rechtsanwalt Markus Pfüller, der die Interessen des Konzerns vertritt. Es gehe nicht darum, die Dieseldemokratie aufzuarbeiten.

Richter Jäde ließ durchblicken, dass er vermutet, Winterkorn habe womöglich noch früher als im Juli 2015 von der Existenz einer Abschalteinrichtung gewusst. Jedenfalls sei der Vortrag der Kläger diesbezüglich „nicht aus dem Blauen heraus“ erfolgt. Winterkorn habe 2008 auf einem Motorensymposium einen Vortrag über die Dieselstrategie in die USA gehalten. Da die Deutsche Umwelthilfe vorher über Abschalteinrichtungen berichtet habe, sei davon auszugehen, dass einem Manager mit einem technischen Verständnis wie Winterkorn dies bekannt gewesen sein müsste.

Als eine der schwierigsten Rechtsfragen in dem Kapitalanleger-Musterverfahren bezeichnete der Senat die Frage, auf wessen Kenntnis des Einsatzes der Abschaltautomatik es ankomme. Muss ein Vorstandsmitglied vom Einsatz gewusst haben, oder reicht es bereits aus, dass ein leitender Mitarbeiter der Motorenentwicklung von VW davon wusste? Nach Meinung der Kläger ist nicht entscheidend, ob Winterkorn oder dem aktuellen Konzernlenker Herbert Diess, der an dem Schadenstisch-Treffen 2015 schon als VW-Markenchef dabei war, eine Mitwisserschaft herausgeben werden kann. Die Haftung des Unternehmens gelte auch für „verfassungsmäßig berufene Vertreter“. Das sind Führungskräfte, die wesentliche Aufgaben erfüllen, also etwa Leiter der Entwicklungsabteilung und Markenvorstände.

Laut Jäde hätte Volkswagen womöglich schon beim Geständnis gegenüber der kalifornischen Umweltbehörde Carb am 19. August 2015 eine Pflichtmitteilung an die Börse herausgeben müssen. Denn bereits zu dem Zeitpunkt hätten die Folgen der Abgasmanipulation für den Konzern absehbar sein können. Ein verständiger Anleger wäre damals jedenfalls von einer hohen Wahrscheinlichkeit ausgegangen, dass der Dieselskandal aufgedeckt würde. Für die rechtliche Beurteilung komme es allerdings auf eine Gesamtschau aller Informationen an.

Weicher Reisetyp sind Sie?

Spontan – aber mit Plan

Die Bahn ist mit 2,9 Millionen Geschäftsreisenden jährlich das größte rollende Büro Deutschlands. Aber wer genau fährt da eigentlich mit? Heute stellen wir vor: den spontanen Business Traveller.



Er trägt einen Dreitage-Bart und schwärmt von diesem neuen veganen Restaurant in der City. Dabei wirkt er so tiefenentspannt, als käme er gerade von einem Surftrip aus Portugal zurück. Tatsächlich steckt der Grund für seine Gelassenheit in der Hosentasche: Als technikaffiner Mensch hat er sich natürlich längst den DB Navigator auf sein Smartphone geladen. Die App begleitet ihn mit Echtzeit-Infos und schickt Push-Nachrichten über aktuelle Umstiege und Verspätungen – auch auf seine Smartwatch.

Das Wichtigste für unseren Lässig-Traveller: Mit dem DB Navigator kann er jederzeit seine Tickets buchen, ganz egal, ob er zwischen zwei Meetings steckt oder gerade durch die Hohen Tauern wandert. Sein Office? Trägt er in seinem Rucksack. Feste Arbeitszeiten kennt er nicht, der Job beginnt, wenn er sein Notebook aufklappt. Und das macht er gerne im ICE, der sich dank WLAN gut als mobiler Arbeitsplatz eignet. Überhaupt: Wenn im Fenster die Landschaft vorbeifliegt, kommt er auf die besten Ideen. Er liebt seine Freiheit.

Ob er gleich nach dem Termin zurückreist, weiß er noch nicht. Kein Problem, schließlich fahren stündlich Züge von Metropole zu Metropole. Und natürlich freut es ihn, dass es den Flexpreis Business neben der 1. jetzt auch in der 2. Klasse gibt: Damit hat er neun Tage volle Flexibilität bei der Zugwahl und kann seine ungenutzten Tickets bis zu sechs Monate kostenlos stornieren. Auch wenn der spontane Geschäftsreisende aussieht wie ein Erstsemester-Student, hat er vielleicht gerade sein Start-up-Unternehmen an die Börse gebracht. Da kann er jetzt ruhig mal spontan feiern gehen. Morgen fährt auch noch eine Bahn.



Ausführliche Informationen unter www.de/adv/deutschebahn



OLG-Richter Christian Jäde: Hätte VW seine Aktionäre wegen der Diesellaffäre früher warnen müssen?

© Sony Hartmann/AFIP