

**ESB Prof. Dr. Carl Horst Hahn
zum 85ten**

Ein Großer der deutschen Automobil- industrie



Einen Termin lässt sich ESB Carl Hahn – unter dem verkürzten Namen ist er allseits bekannt – ungern entgehen. Die Sachsen Classic. Sie führt nämlich sozusagen an seinem Geburtshaus vorbei. Sein Begleiter: Dirk Michael Conradt, Geschäftsführer der Stiftung AutoMuseum Volkswagen, der Hahns Karriere in die Erlebnisse einer gemeinsame Rallye durch den Freistaat verpackt.

August 2008. Wir stehen an einer roten Ampel, irgendwo im Sächsischen, eine Kleinstadt. Die Trottoirs quellen über vor Menschen. Teilnehmer der „Sachsen Classic Rallye“ rollen von Zwickau auf Umwegen nach Dresden, durch Sachsen, durch das einstige Zentrum des deutschen Automobilbaus. Horch und Audi, DKW und Wanderer, Auto Union – die Sachsen hat diese automobilistische Vergangenheit geprägt, sie haben's in den Genen: ihre Begeisterung für das Automobil, für das klassische Automobil, ganz besonders für das sächsische Automobil.

Wir sitzen in einem Volkswagen, den auch ein Porsche-Schriftzug schmückt. Kein Horch. Kein DKW. Dennoch kommt plötzlich Begeisterung auf in der Menge, ein Raunen schwappt rüber auf die andere Straßenseite. „Das iss d'r Hahn!!!“ hatte einer sächselnd entzückt gerufen, „gugg amol, d'r Hahn!!!“

HOTEL *Arlberg* LECH

★★★★★



Wir, das Hotel Arlberg in Lech, Mitveranstalter der letzten zwei sehr erfolgreichen Arlberg Classic Car Rallies, würden uns sehr freuen, einmal eine Ihrer nächsten Clubveranstaltungen organisieren zu dürfen.

Fahren auf den „Spuren der Arlberg Classic“, mit Freunden durch alpine Traumkulissen.



alpine tradition with style

Kontaktdaten:

Hotel Arlberg, A 6764 Lech

Tel: +43 5583 21340

info@arlberghotel.at, www.arlberghotel.at



Mein Fahrer schmunzelt leise: Professor Dr. Carl Horst Hahn sitzt entspannt am Steuer des VW-Porsche 914, freut sich still vergnügt über die ihm entgegen gebrachte Huldigung. Ein alter Mann reicht seine Hand ins Auto, hat doch tatsächlich Tränen in den Augen: „Ich muss Ihnen einfach danken“, sagt er, „was Sie alles g´dan hamm firr uns, firr Sachsen!!!“

Professor Dr. Carl Horst Hahn, am 1. Juli 1926 im sächsischen Chemnitz geborener Sohn des DKW-Managers Carl Hahn, hat sich in der Tat verdient gemacht um seine Heimatregion – und um Volkswagen. Seiner Weitsicht verdankt das Wolfsburger Automobilunternehmen das frühzeitige Engagement der Volkswagen AG bei Škoda, in China – und nach der „Wende“ in Sachsen. Hahn schrieb damit als VW-Vorstandsvorsitzender der Jahre 1982 bis 1993 die einführenden Kapitel von beispiellosen Erfolgsgeschichten: Unter dem Dach von Volkswagen entwickelte sich Škoda zum viel beneideten Gewinner in Sachen Absatz, Image und Kundenzufriedenheit; in China sind die Volkswagen AG und ihre Partner seit Jahren Marktführer. Und Sachsen entsprach nicht zuletzt dank Volkswagen – und damit dank Carl Hahn – als Erstes der Neuen Bundesländer der Kohl’schen Vision von blühenden Landschaften.

Allein seine Verdienste während des Falles des Eisernen Vorhangs hätten mehr als ausgereicht, diesem weitsichtigen Manager einen Ehrenplatz in der Hall of Fame des Industriezeitalters einzuräumen. Doch Carl Hahn hinterließ auch in seinem „früheren Leben“ Spuren, die in Geschichtsbüchern Würdigung finden – und in ökonomischen Lehrbüchern. Nach seinem Studium der Betriebs- und Volkswirtschaft in Deutschland, England, Frankreich und der Schweiz trat er 1953 als Assistent des sagenhaften VW-Generals Heinrich Nordhoff der damaligen Volkswagen GmbH bei, machte schnell Karriere im Verkauf und avancierte bereits 1958 mit 32 Jahren zum Leiter von Volkswagen of America.

Dass sich Käfer und Bulli in den USA geradezu als Kultgegenstände profilierten, verdankt Volkswagen der Hahn’schen Entscheidung, mit der VW-Werbung Doyle, Dane & Bernbach (DDB) zu betrauen. Deren Kampagne für die im Vergleich zu den amerikanischen Straßenkreuzern mickrigen Käfer wurde später von dem Agentur-Fachblatt „Advertising Age“ zur besten des 20. Jahrhunderts gekürt. Sie ist noch heute Legende, zumal Hahn DDB auch in Deutschland als Werbeagentur verpflichtete, als er Anfang 1964 in Wolfsburg, knapp 38jährig, zum Vertriebs-Vorstand berufen wurde. „Er läuft, und läuft, und läuft...“ war damals in aller Munde – und ist heute noch im Sprachgebrauch, wenn es um hohe Zuverlässigkeit geht. „Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann.“ Richtig – das war jene überaus originelle VW-Werbung, die ein Ei mit aufgemaltem Käfer-Heck zeigt.

Doch auch bei Carl Hahn lief nicht alles glatt seine Karriere betreffend. „Hahn nicht mehr im Korb?“ fragte „auto motor und sport“, „Riesenkrach bei VW“ dichtete die „Bild“-Zeitung im November 1972, als sich Rudolf Leiding, damals seit einem guten Jahr VW-Vorstandsvorsitzender, von seinem Verkaufschef trennte. Mit „Differenzen über die VW-Strategie“ begründet Hahn in seinem lesenswerten Buch „Meine Jahre mit Volkswagen“ (Signum Verlag, München) heute den damaligen „Rauswurf“ (O-Ton Hahn) bei VW. „auto motor und sport“ spekulierte 1972 auch, VW-Großhändler, deren Position Hahn

durch eine Neuordnung der Verkaufsorganisation zu schwächen trachtete, hätten bei Leiding interveniert – und mit einem Überlaufen zu Toyota (!) gedroht.

Wie auch immer: Carl Hahn nutzte den Ausstieg in Wolfsburg zum Aufstieg in Hannover. Dort übernahm er auf Vermittlung von Deutsche Bank-Chef Alfred Herrhausen 1973 den Vorsitz einer, so Hahn in seinem Buch, „heruntergewirtschafteten Firma“, der Continental Gummi Werke AG. Der fehlte nach Einschätzung Hahn’s nicht nur die Technologie für Stahlgürtelreifen, wie sie Michelin bereits seit Jahrzehnten fertigte, „sondern auch die notwendige Fertigungsqualität ganz generell“.

Hahn schritt zur Rosskur. Von Uniroyal erwarb er die Lizenz für die Produktion von Gürtelreifen. Und in der Produktion initiierte er ein „Null-Fehler-Programm“, legte den Schwerpunkt seiner Arbeit auf die technische Entwicklung, Produktion, Logistik und Qualitätssicherung – mit dem Ergebnis, dass Conti alsbald nur noch Reifen in Erstausrüsterqualität produzierte, anstatt wie zuvor bis zu 50 Prozent der Reifen als zweite Wahl aussortieren zu müssen. Zug um Zug gesundete Conti, wurde gar bis Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts (nach Michelin) zur Nummer 2 unter den europäischen Reifenfabrikanten – eine Herkules-Tat, die für Hahn das Comeback bei Volkswagen einleitete: 1982 übernahm er in Wolfsburg das Amt des VW-Vorstandsvorsitzenden von Toni Schmücker, der im Jahr zuvor einen Herzinfarkt erlitten hatte.

Hahn im Rückblick: „Die Situation bei VW zum Zeitpunkt meiner Rückkehr 1982 war ernst. Man war auf vielen falschen, wenn auch teilweise höchst applaudierten Wegen in eine Sackgasse festgefahren.“ Zu den „falschen Wegen“ zählte Hahn nicht zuletzt „die in den 70er Jahren in Deutschland zu einem Modetrend“ gewordenen Anstrengungen zur Diversifikation. Wie Recht Hahn mit seiner Einschätzung hatte, bewies noch während seiner Amtszeit Edzard Reuter mit seinem fehlgeschlagenen Umbau von Mercedes-Benz zum „Integrierten Technologiekonzern“. Hahn konzentrierte sich auf das Automobil – bis heute lebt die Volkswagen AG vom Automobil und ist mit dieser Strategie auf dem Weg zur Nummer 1 unter den Automobilproduzenten der Welt.

Einer ihrer wichtigsten Entscheider auf diesem Weg wurde am 1. Juli des Jahres 85 Jahre alt. Noch heute stellt sich der Ehren-Schnaufferlbruder vielfältigen Aufgaben und Verantwortlichkeiten. Auch daraus resultiert die Hochachtung, die dem Ehrenbürger der Städte Wolfsburg, Chemnitz und Zwickau allenthalben zuteil wird – so, wie damals, im August 2008 an der roten Ampel, irgendwo im Sächsischen, auf dem „Sachsen Classic“-Weg von Zwickau nach Dresden.

Selbst als die Ampel auf Grün sprang, war an eine Weiterfahrt noch nicht zu denken. Zwei ältere Frauen hatten die Szenerie von ihrem Wohnzimmerfenster aus beobachtet, die eine rief plötzlich von oben: „Herr Broffessor, bitte warden Sie enn Moment!“ Wenig später stand sie in Kittelschürze und Hausschuhen neben unserem Rallyewagen, reichte uns Streuselkuchen durch die offene Dachluke, bedankte sich gerührt, ja geradezu ehrfürchtig bei Carl Horst Hahn wie zuvor der alte Mann.

Die Menge um uns herum klatschte dazu Beifall...einige verbeugten sich.