

Unser Harvard am Hageberg: *Die Auto-Uni*

Über die Wertschätzung des Wissens

Seit dem 1. April 2007 leitet Dr. Peter F. Tropschuh – verantwortlich für die Wissenschafts- und Standortprojekte bei Audi und bislang Stellvertreter von Gründungspräsident Professor Zimmerli – die Wolfsburger Auto-Uni. Anlass genug, um sowohl in die Vergangenheit, als auch in die Zukunft der Wolfsburger Akademie zu schauen.

Während unsere Politiker seit Jahren von Elite-Unis nach ausländischem Vorbild sprechen, um ihr nicht zuletzt PISA-geschuldetes Konzept vom „Fördern und Fordern“ zu verwirklichen, war VW mit seiner Idee von einer staatlich anerkannten Auto-Uni schon 1999 wesentlich innovativer.

Kerngedanke dieser Idee war es, unter dem Vorsitz des Philosophieprofessors Zimmerli das Modell einer Corporate University (Firmenuniversität) auszubauen, um die Management- und Facheliten des Konzerns berufsbegleitend nach eigenen Maßstäben weiterzuqualifizieren. Folgerichtig war die an Zugangstests gebundene Akademie für Postgraduierte nach außen hin als „echte Konkurrenz“ (Zimmerli) für das deutsche Universitätswesen geplant. Nach innen sollte sie als „Think Tank für den Konzern“ (Ex-VW-Chef Pischetsrieder) dienen. Grundlegend für das Konzept der Auto-Uni sind die Job-Families, die

verwandte Tätigkeiten umschließen sollen. Eine Job-Family Elektronik würde sich beispielsweise von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb erstrecken und so natürlich entsprechend umfangreiche Kenntnisse vom Personal erfordern.

Im Gegensatz zu den gewöhnlichen Corporate Universities, war die Auto-Uni folgerichtig seit Anbeginn transdisziplinär, ja universal ausgerichtet: als „eines der strategischen Zukunftsprojekte des Volkswagen Konzerns“ wollte sie neue Maßstäbe setzen. Laut eigener Aussage sollte das Bildungsangebot der Auto-Uni deshalb „die fünf Schwerpunkt-Themen Mobilität, Nachhaltigkeit, Führung, Dienstleistung und Gesundheit“ umfassen, wofür man die drei Schools „Science and Technology“, „Economics and Business Administration“ und „Humanities and Social Sciences“ vorgesehen hatte. Des Weiteren beabsichtigte man noch die Querschnittsgebiete „Forschung“, „Lernstrategie“ und „Unternehmenskultur“ einzurichten. Die Forschung an sich hätte dann konzentriert in den so genannten „Future-Labs“ stattgefunden. Es war geplant, dass VW-Bereiche hier mit ihren Wirtschafts- und Hochschulpartnern gemeinsam experimentieren, um die Entwicklungsdauer zu verringern und deren Kosten zu senken. Aus ihrem reichhaltigen Angebot erklärte sich

zugleich das ambitionierte Ziel dieser fachübergreifenden „Innovationsforschung“: Sie wollte „die Lücke zwischen Wissenschaft und Wirtschaft“ schließen, um innerhalb von gut acht Jahren zur „ersten Adresse weltweit in allen Mobilitätsfragen“ zu werden. Danach – so erhoffte sich Professor Zimmerli im Februar 2005 noch – würden selbst „Wettbewerber wie BMW ihre Leute an die Auto-Uni schicken“.

Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, wollte man innerhalb von fünf Jahren über 40 Millionen Euro in Forschungsprogramme und Personal investieren. Das Studium selbst sollte sich zu zwei Dritteln online vollziehen und zu einem Drittel an der Auto-Uni oder aber an einer ihrer „Satelliten-Universitäten“ stattfinden, die man global für die VW-Niederlassungen plante, um landesspezifische Phänomene und Probleme anschaulich vor Ort erfassen zu können. Insgesamt hätten somit jährlich bis zu 4.000 qualifizierte Studierende von dem umfassenden Bildungsangebot profitiert, das seinerseits vorerst mit Tagesseminaren beginnen und sich dann zu ganzen Studiengängen weiterentwickeln sollte. Nachdem man den Bau der Auto-Uni im Mai 2002 endgültig beschlossen hatte, erfolgte der erste Spatenstich am 20. November 2003 mit dem damaligen VW-Personalvorstand Peter Hartz, dem eigentlichen Initiator der Akademie. Als Bauherr und Investor für das im März 2006 fertiggestellte Großprojekt, dessen realisierter Bauabschnitt alleine 50 Millionen Euro kostete, zeichnet

sich die Wolfsburg AG verantwortlich. Doch bevor der Betrieb in seiner ursprünglichen Form planmäßig aufgenommen werden konnte, war inzwischen genau eines der Probleme eingetreten, das den VW-Konzern vier Jahre zuvor bewogen hatte, eine Auto-Uni zu bauen.

Wollte man einst nicht zuletzt deshalb eine Bildungs-oase schaffen, um von den Rationalisierungszwängen an den öffentlichen Hochschulen unabhängig zu sein, so sah sich im Mai 2006 die Akademie nun selbst mit ökonomischen Umstrukturierungsmaßnahmen konfrontiert. Indessen verdient das Wolfsburger Wagnis, besonders in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und angesichts eines globalen Konkurrenzkampfes den Mut zu Innovationen zu besitzen, Respekt. Genauer betrachtet, knüpft die Auto-Uni mit ihrem Konzept von einer disziplinenübergreifenden Wissensvermittlung an ein schon fast vergessenes Ideal an – nämlich an dasjenige der Renaissance vom homo universale, dem universellen Menschen. So bezeugt die Auto-Uni, dass die Idee von einer Bildungsvision selbst nach über 450 Jahren noch immer existiert und sich bis in unser Medienzeitalter hinein erhalten hat. Das macht sie eben nicht zu einem gescheiterten Prestigeprojekt, wie manche Kritiker schreiben mögen, sondern zu einer höchst lebendigen Institution. Das zu beweisen, ist Aufgabe Dr. Tropschus.

Texte: Robert Steputat, Fotos: Svetlana Rossochin



Exklusiv in indigo Dr. Tropschuh und seine Pläne

Durchweg sympathisch, offen und eloquent: so präsentierte sich Dr. Peter F. Tropschuh (49) im *indigo*-Gespräch – das weltweit erste, das er als Leiter der Auto-Uni gegeben hat. Der verheiratete Vater von drei Töchtern beglaubigt schon anhand seiner Biografie die geplante Neuausrichtung der Auto-Uni. Diese sieht künftig „eine deutlich stärkere Orientierung am Unternehmen“ vor „und zwar in Richtung des Automobils, also entlang der Wertschöpfungskette.“



Nach dem Abitur an einem neu-sprachlichen Gymnasium studierte Dr. Tropschuh zunächst Maschinenbau an der Technischen Universität München, wo er auch promovierte. Danach führte ihn sein Lebensweg 1988 zur Audi AG. Dort war er als Ingenieur tätig, bevor er Generalsekretär des Ingolstädter Konzerns wurde und anschließend dessen Fahrzeugkonzeptentwicklung leitete. Im Juli 2006 wechselte er dann als Stellvertreter von Professor Zimmerli zur Auto-Uni nach Wolfsburg, die er seit dem 1. April 2007 nun zusätzlich zu den Wissenschaftsprojekten der Audi AG in Personalunion leitet.

Sicher ist für ihn, dass „die Auto-Uni keine eigene Universität werden wird“. Als leidenschaftlicher Ingenieur möchte er schließlich „auf dem geisteswissenschaftlichen Fundament von Professor

Zimmerli aufbauen“. Wichtig ist ihm die Weiterbildung für die Mitarbeiter des VW-Konzerns und deren übergreifende Kenntnisse. Dieses „neue und wertschöpfende Wissen in das Unternehmen zu holen“, betrachtet er als seine vorrangigste Aufgabe. Darüber hinaus beabsichtige man, die Region verstärkt für öffentliche Veranstaltungen in der Auto-Uni zu gewinnen. So weist Dr. Tropschuh auf den dreiteiligen Vortrag „Volkswagen und Russland“ hin, der über das neue Werk in Kaluga berichten und dessen erster Part allen zugänglich sein wird.

Am Ende unseres Gesprächs unterstreicht Dr. Tropschuh nochmals eindringlich, wie sehr ihm „die Zufriedenheit aller Kunden“ – das sind seine von den Weiterbildungsprogrammen der Auto-Uni profitierenden Mitarbeiter und Kollegen – am Herzen liegt.

