

VOLKSWAGEN

Das Schattenreich

Die Lustreisen der VW-Betriebsräte dürften bis ins Jahr 1996 zurückreichen. Doch Puffbesuche von Gewerkschaftern und Managern dienten zuletzt offenbar auch dazu, Größeres vorzubereiten: den heimlichen Aufbau eines externen Firmengeflechts.

Bald wird man all jene Damen kennen, mit Namen und Bild, die in Brasilien und Spanien, in Portugal, Indien und Tschechien Betriebsräten und Managern des Wolfsburger VW-Konzerns die Langeweile vertrieben haben und deren Bezahlung dann über Konzernkonten abgerechnet wurde.

Man weiß bereits, dass die Frau, die den Vorstand Peter Hartz in Paris verwöhnt hat, Joselia R. heißt. Dass sie sonst im Edelbordell „Elefante Branco“ in Lissabon arbeitet und der Konzern sogar ein Flugticket bezahlt hat. Man weiß auch, wie die Dame aussieht, die dem zurückgetretenen Betriebsratschef Klaus Volkert in Prag Gesellschaft leistete, und dass die Kosten dafür angeblich ebenfalls beim Unternehmen abgerechnet wurden.

Man sieht fröhliche Prostituierte und Bilder braungebrannter, grinsender Manager. Doch je mehr Details bekannt werden, desto stärker verschimmt im allgegenwärtigen Rotlicht, um was es bei der VW-Affäre auch geht: einen Wirtschaftskrimi seltenen Ausmaßes.

Denn vieles passt bislang nicht zusammen. Wenn der VW-Konzern seine Betriebsräte mit unkontrollierten Ausgaben gewogen stimmen wollte, weshalb konnten die so gehätschelten und möglicherweise gar erpressbar gemachten Arbeitnehmervertreter dann zugleich die wohl höchsten Löhne und kürzesten Arbeitszeiten in einem deutschen Autokonzern durchsetzen?

Wenn es nur um die Pflege der gewerkschaftlichen Landschaft ging – welche Rolle spielt dann das dubiose Netz von Firmen in Luxemburg, Gibraltar, Indien und in den USA? Und wie groß ist der wirtschaftliche Schaden für den Konzern, wenn beispielsweise der beabsichtigte Produktionsstart in Indien, dem nach China wichtigsten Wachstumsmarkt der Wolfsburger, durch den Skandal verzögert wird?

Einerseits ist dieser Krimi recht einfach gestrickt, weil all die zurzeit als Zeuginnen auftretenden Damen nur unbedeutende Nebenrollen spielen. Andererseits ist er

kompliziert, weil im Dunst der Rotlichtgeschichten einige Beteiligte auf ein ganz anderes Ziel hinzusteuern schienen: den heimlichen Aufbau eines externen Schattenreichs, in dem VW-Manager viele Millionen nebenher hätten kassieren können.

Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch, der sich bislang im Hintergrund hielt, will jetzt aufräumen. Einen Tag pro Woche möchte er künftig nach Wolfsburg kommen, Manager einvernehmen, nach den wirtschaftlichen Problemen des Konzerns fragen und für schnelle Konsequenzen sorgen: „Bislang hat mir noch niemand vorgehalten, ich sei jemals zu rücksichtsvoll mit Managern, die ihre Ergebnisse nicht bringen oder sich etwas haben zu Schulden kommen lassen“ (siehe Seite 75).

Schon an diesem Montag wird das Bild für Piëch und seine Aufsichtsräte wohl etwas schärfer, wenn die eingeschalteten Wirtschaftsprüfer von KPMG ihren ersten Zwischenbericht vorlegen. Das Papier



VW-Akteure Hartz, Schuster, Gebauer, Volkert: Das System funktionierte reibungslos

könnte dafür sorgen, dass die Genese der jetzigen VW-Affäre erste klare Umrisse bekommt. Demnach wollten mit dem entlassenen Škoda-Vorstand Helmuth Schuster, dem Personalmanager Klaus-Joachim Gebauer und dem zurückgetretenen Betriebsratschef Volkert drei, die sich seit Jahren von gemeinsamen Dienst- und Vergnügungstouren bestens kannten, offenbar nicht nur privaten Spaß, sondern auch das große Geschäft mit dem eigenen Konzern teilen – als Altersvorsorge gewissermaßen.

Beim geplanten Bau einer kleinen Autostadt in Prag, an dem die drei indirekt

über die Firma F-Bel beteiligt sein wollten, wären nach Angaben eines Insiders rund 20 Millionen Euro Gewinn in private Kassen geflossen.

Zudem gab es noch drei weitere Projekte, an denen zumindest Schuster und Gebauer beteiligt gewesen sein sollen: der Bau einer Autofabrik in Indien, der Vertrieb von Volkswagen- und Škoda-Fahrzeugen in Angola und die Anlage von Geldern des Volkswagen-Pension-Trust e. V., in dem derzeit 1,6 Milliarden Euro für die Altersversorgung von VW-Mitarbeitern gesammelt sind.





RIEDEL'S LUFTAUFNAHMEN

VW-Werk Wolfsburg: Prostituierte und teure Juweliergeschenke – als Betriebsausgaben verrechnet

Schuster war bis zu seinem Rausschmiss Vorsitzender des Fonds und suchte nach Anlagemöglichkeiten für die Bargeldschätze. Zumindest hier gaben die Wirtschaftsprüfer mittlerweile Entwarnung: Die 1,6 Milliarden Euro seien noch da – und sicher angelegt.

Begonnen hatte die ganze Geschichte wohl schon im Jahre 1996 mit den regelmäßigen Reisen des Gesamtbetriebsausschusses, dem die Betriebsräte aller deutschen Werke angehören. Fröhlich ging es nach Südamerika, Südeuropa oder Afrika.

Und meist sorgte Personalmanager Gebauer dafür, dass die Arbeitnehmervertreter auch die Dienste von Prostituierten in Anspruch nehmen konnten und die Bezahlung dann über sogenannte Ersatzbelege im Konzern abgerechnet wurde. Ein System, das nur mit Wissen des Personalvorstands Hartz installiert worden sein kann, über dessen Kostenstelle 1860 (Vorstand Diverse) die Abrechnungen liefen.

Gebauer zahlte auf den Reisen mit einer seiner vier Kreditkarten, die sein privates Girokonto bei der Sparkasse Gifhorn-Wolfsburg belasteten und mitunter mit bis zu 50 000 Euro ins Minus brachten. Oder er legte Bargeld auf den Tisch.

Dann reichte er Abrechnungen der Hotels und Fluggesellschaften ein und bekam das Geld vom VW-Konzern erstattet. Für jene Dienstleistungen, bei denen keine Quittungen ausgestellt werden, gab er „Ersatzbelege“ ab, weiße Blätter, auf denen er nur notierte: „Im Interesse des Unternehmens für den Gesamtbetriebsausschuss“.

So wurde eine Vielzahl dubioser Kosten elegant aus der offiziellen Buchhaltung herausgehalten. Die Spur des Geldes dürfte sich stets in Gifhorn verlieren. Für die Ermittler von VW und Staatsanwaltschaft wird es deshalb schwer werden, die Geldströme und deren großzügige Verwendung im Nachhinein noch zu rekonstruieren.

Anfangs soll Gebauers damaliger Vorgesetzter die Ersatzbelege noch mit unterschrieben haben. Als der jedoch abgelöst wurde und der Nachfolger nicht eingeweiht werden sollte, stellte man das System um: Fortan genügte eine Unterschrift, die Unterschrift von Gebauer.

Für die Revision waren die Abrechnungen tabu. Sie durfte ohne Freigabe durch Vorstand Hartz die Belege nicht prüfen. Den Wirtschaftsprüfern und der Steuerbehörde fiel auch nichts auf, weil die Summen pauschal abgerechnet wurden.

Auf den VW-Konzern kann jetzt allerdings eine Nachforderung der Finanzbehörden zukommen. Denn nachdem die Staatsanwaltschaft in Braunschweig Ersatzbelege in Höhe von 780 000 Euro allein aus den vergangenen zwei Jahren prüft, dürften die Finanzämter kaum bereit sein, diese Summen noch als Betriebsausgaben anzuerkennen – zumal sich aus den Erzählungen der Beteiligten ergibt, dass das Geld nicht nur für Prostituierte, sondern mitunter auch für teuren Schmuck ausgegeben wurde, den Arbeitnehmervertreter vor der Rückreise noch schnell am Flughafen in Rio de Janeiro beim noblen Juwelier H. Stern erstanden, um die daheim gebliebene Ehefrau zu erfreuen.

Weil das System so reibungslos funktionierte, wurden die Hauptakteure im Laufe der Jahre immer großzügiger mit ihren Ausgaben. Und irgendwann auf diesen Reisen müssen Schuster, Gebauer und Volkert auf die Idee gemeinsamer unternehmerischer Tätigkeit verfallen sein.

Schuster, der als hochintelligent gilt und die Vorlagen für die meisten Reformprojekte seines Personalvorstands Hartz geliefert hatte, war auch als Geschäftsmann in eigener Sache sehr findig. Im Škoda-Vor-



Škoda-Präsentation (in Indien): Emotionen wecken

stand schwärmte er von seiner Idee einer kleinen Autostadt nach Wolfsburger Vorbild in Prag. Škoda müsse mehr sein als ein Autohersteller, müsse Emotionen wecken, Visionen entwickeln. Ein aufwendig saniertes Palast im Zentrum Prags sollte als Treffpunkt für Autofans und Kulturinteressierte dienen.

Das Projekt sollte von der Firma F-Bel geführt werden, an der neben anderen auch Volkert beteiligt war. F-Bel hätte das Zentrum mit Bauunternehmen errichtet, es langfristig an Škoda, Restaurants und Kinos vermietet und anschließend komplett an einen Fonds verkauft.

Die Baukosten waren mit 60 Millionen Euro kalkuliert, der Verkaufserlös mit 80 Millionen. Nach Abzug der Kosten, die F-Bel direkt entstanden wären, konnten die Teilhaber auf insgesamt 10 bis 15 Millionen Euro für sich hoffen.

Doch aus dem privaten Geldsegen, der unter anderem auch dem Wolfsburger Arbeiterführer Volkert zugute kommen sollte, wurde nichts. Schuster konnte sein Projekt im Škoda-Vorstand nicht durchbringen. Vor allem der Finanzvorstand soll sich dagegen gesperrt haben.

Ähnlich knapp scheiterte auch sein Versuch, Autos nach Angola zu verkaufen und über ein Unternehmen, an dem er und Gebauer wiederum über einen Strohhalm beteiligt gewesen sein sollen, privat mitzuerdienen.

Škoda-Fahrzeuge sollten in Lissabon zerlegt und dann nach Luanda verschifft werden. Auf diese Weise wären keine hohen Importzölle angefallen. Am Rande der angolanischen Hauptstadt sollten die Fahrzeuge dann wieder zusammenmontiert werden. Das Wohlwollen der Regierung schien sicher, denn bei der Produktionsgesellschaft Ancar Angola soll auch eine

Tochter von Präsident Eduardo Dos Santos beteiligt gewesen sein.

Die Kalkulation soll nach Angaben eines Beteiligten vorgesehen haben, dass Škoda die Fahrzeuge mit 40 Prozent Preisnachlass abgibt. Zieht man die Kosten für Transport und Montage ab, hätten bei jedem in Angola verkauften Auto rund 1000 Euro Gewinn bei der Importeursgesellschaft landen müssen.

Der Absatzplan sah 10 000 bis 20 000 Autos im Jahr vor, so dass ein Überschuss von 10 bis 20 Millionen Euro jährlich zu verteilen gewesen wäre.

Auch dieses Projekt blieb nur ein schöner Plan. Denn der Com-

merzbank-Mitarbeiter G., der einen Teil davon betreut haben soll, wurde entlassen, und auf der Festplatte seines Computers fanden seine Chefs verdächtige Dokumente, die sie an die VW-Revision weiterreichten. Dort begannen die Ermittlungen gegen Schuster und Gebauer, die schließlich so viel zutage förderten, dass beide fristlos entlassen wurden. Schusters Anwalt betont indes, sein Mandant habe gegen keinerlei Gesetze verstoßen.

Mit dessen Rausschmiss aber war auch eine weitere Geschäftsidee geplatzt. Schuster hatte als Konzernbeauftragter für Indien den Bau einer Montagefabrik für den VW-Konzern vorbereitet. Konzernchef Bernd Pischetsrieder stoppte das Projekt

sofort, für das die Regierung des Bundesstaates Andhra Pradesh bereits zwei Millionen Euro überwiesen hatte. Nach deren Verbleib wird nun gefahndet.

Pischetsrieder muss Schadensbegrenzung üben. Er ließ den Indern vergangene Woche die zwei Millionen erstatten und hofft, dort mit Verzögerung doch noch eine Fabrik errichten zu können.

Wie groß das wirtschaftliche Desaster für den VW-Konzern noch wird, lässt sich schwer beziffern. Der Imageschaden der Affäre ist jedenfalls gewaltig. Allzu deutlich wird nun, weshalb im VW-Konzern wirtschaftliche Erwägungen oft nur eine untergeordnete Rolle spielen. Politiker, Manager und Betriebsräte sind so eng miteinander verflochten, dass sie ihre jeweiligen Aufgaben als Anteilseigner, Manager oder Aufsichtsrat nur noch schwer korrekt wahrnehmen können.

Dass zu diesen Abhängigkeiten bei einigen offenbar auch noch das möglicherweise vorhandene Erpressungspotential von Sexgeschichten zählt, macht die Affäre für das Publikum vielleicht spannender, für das Unternehmen aber noch schwieriger.

So soll der Personalmanager Gebauer eine konspirative Wohnung in Braunschweig angemietet haben, keine halbe Stunde von der Wolfsburger Konzernzentrale entfernt, die zunächst für rund 50 000 Euro renoviert und möbliert worden sei. Neben Gebauer sollen drei weitere hochrangige VW-Mitarbeiter einen Schlüssel für das Liebesnest im sechsten Stock besessen haben, wo dann diskrete Treffen mit Prostituierten arrangiert worden sein sollen.

Abgerechnet habe der Personalmanager auch diesen Posten per Ersatzbeleg – nicht gerade als Überstunden, aber direkt beim Konzern.

MICHAEL FRÖHLINGSDORF,
DIETMAR HAWRANEK, SVEN RÖBEL

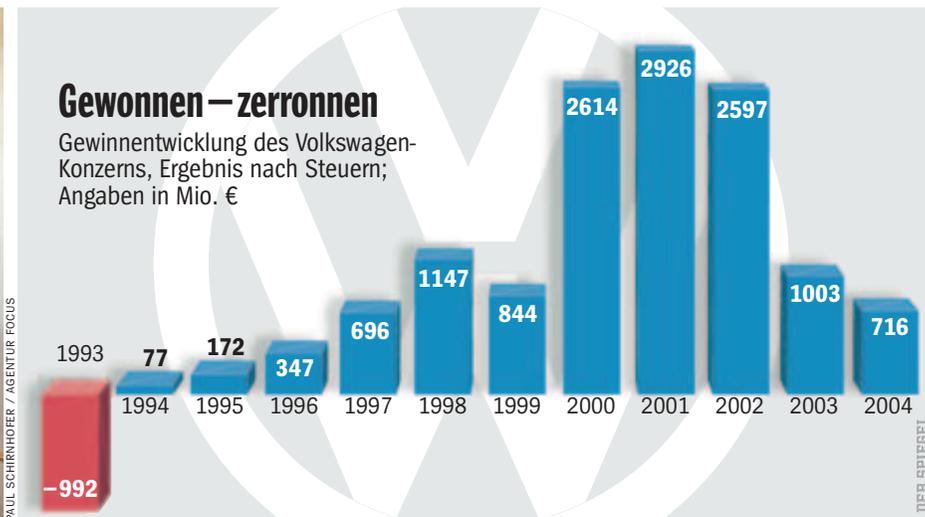
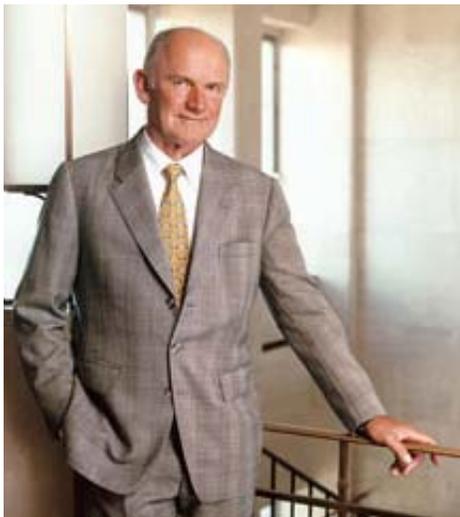


Phaeton-Montage (in Dresden): „Geduld, Geduld, auch Audi brauchte seine Zeit, bis man sich

SPIEGEL-GESPRÄCH

„Da fehlt der Biss“

VW-Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch, 68, über seine Rolle als oberster Aufseher des kriselnden Autokonzerns, die Aufarbeitung der Skandale und den Vorwurf persönlicher Interessenkonflikte



VW-Oberkontrolleur Piëch: „Für manche wird es künftig ungemütlicher“

SPIEGEL: Herr Piëch, sind Sie eigentlich noch Aufsichtsratsvorsitzender des VW-Konzerns?

Piëch: Selbstverständlich, oder haben Sie etwas anderes gehört?

SPIEGEL: Nein, aber in der Öffentlichkeit ist inzwischen der Eindruck entstanden, Niedersachsens CDU-Ministerpräsident Christian Wulff führe das oberste Kontrollgremium an und Sorge für Aufklärung

in den jüngsten Affären, die das Unternehmen erschüttern.

Piëch: Zu Herrn Wulff möchte ich mich nur so weit äußern: Er ist ein honorierter Aufsichtsratskollege. Für Politiker generell gilt: Sie sind es gewohnt, auf jede Kamera zuzulaufen, und wenn mal keine da sein sollte, dann organisiert jemand aus ihrem Stab, dass doch noch ein Fernsteam rechtzeitig zur Stelle ist. Für das Unternehmen ist damit allerdings, ganz generell gesprochen, die Gefahr verbunden, dass sein Image Schaden nimmt, wenn immer neue Schlagzeilen produziert werden.

SPIEGEL: Das klingt fast, als seien Sie, im Gegensatz zu Herrn Wulff, nicht an einer rückhaltlosen Aufklärung interessiert.

Piëch: Doch, doch, ich will die Vorgänge geklärt haben, bis ins letzte Detail. In den ersten drei Jahren meiner Arbeit als Aufsichtsratsvorsitzender war ich im Schnitt nur alle drei Monate mal in Wolfsburg. Ich wollte meinem Nachfolger die Arbeit nicht erschweren und habe mich stärker rausgehalten, als mir das viele, auch der SPIEGEL, zugetraut hätten. Jetzt bin ich jede Woche wieder einen Tag vor Ort, frage nach und lasse mir berichten. Wenn es Erkenntnisse darüber gibt, wer was zu verantworten hat, wird dies auch Konsequenzen haben. Bislang hat mir noch niemand vorgehalten, ich sei jemals zu rücksichtsvoll mit Managern gewesen, die ihre Ergebnis-

se nicht bringen oder sich etwas haben zu Schulden kommen lassen.

SPIEGEL: Vielleicht nehmen Sie jetzt Rücksichten, weil das System der Betriebsratsbetreuung – auch mit vom Konzern bezahlten Prostituierten – in Ihrer Zeit als Vorstandsvorsitzender von VW entstanden sein muss.

Piëch: Nein. Die Ausgaben über sogenannte Eigenbelege sind offenbar in den letzten Jahren nach meinem Abgang als Vorstandsvorsitzender gestiegen.

SPIEGEL: Wollen Sie sagen, in Ihrer Zeit als Vorstandschef hätte es keine bezahlten Lustreisen des Betriebsrats gegeben?

Piëch: Ich kenne keine. Aber auch da werden Revision und Wirtschaftsprüfer feststellen, ob es solche Vorkommnisse gab, denn sie untersuchen einen größeren Zeitraum als die vergangenen zwei, drei Jahre.

SPIEGEL: Ihnen persönlich wird vorgeworfen, in Ihrem Privathaus in Salzburg seien für „Abbrucharbeiten/Büroumgestaltung“ 15 000 Euro ausgegeben und vom VW-Konzern bezahlt worden.

Piëch: Die Gegendarstellung gegen einen entsprechenden Bericht ist schon unterwegs. Es ging darum, dass ein Büro, das VW offiziell anmietet, für meine Arbeit als Aufsichtsratsvorsitzender eingerichtet wurde. Dafür mussten beispielsweise die Türen, die zuvor aus hochwertigen Pappdeckeln bestanden, erneuert werden. Und ich habe zum ersten Mal in meiner Zeit bei VW neue Büromöbel bekommen. Glau-



mit dem A8 ganz oben etabliert hatte“

Das Gespräch führten die Redakteure Stefan Aust und Dietmar Hawranek.