

VW-Chefkontrolleur Pötsch auf der Hauptversammlung am 22. Juni in Hannover



Das Paralleluniversum

Autoindustrie An der Spitze von Volkswagen herrscht ein Machtvakuum, die Großaktionäre sind sich uneinig wie nie. Das wäre die Stunde des Aufsichtsratschefs. Doch Hans Dieter Pötsch ist vor allem mit sich selbst beschäftigt.

Die beiden Briefe der Staatsanwaltschaft Braunschweig erreichten den VW-Konzern am vergangenen Montag. Einer war an Prof. Dr. Martin Winterkorn adressiert, den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden des Autokonzerns, der andere an Dr. Herbert Diess, den Chef der Marke Volkswagen.

Die Staatsanwaltschaft teilte mit, dass sie ein Ermittlungsverfahren gegen die beiden Männer wegen des Verdachts der Marktmanipulation eröffnet habe. Gegen Mittag erreichte Winterkorn die Nachricht

in seiner Villa in München, wo er mit seiner Frau lebt, seit er wegen des Dieselskandals zurücktreten musste.

Es war ein neuer Tiefschlag für den Manager, der bis vor Kurzem zu den angesehensten des Landes zählte. Aber auch für den Volkswagen-Konzern, der sich unter der Führung von Winterkorns Nachfolger Matthias Müller gerade anschickt, die großen Herausforderungen anzugehen: Elektromobilität, autonomes Fahren, neue Konkurrenten aus dem Silicon Valley.

Erst vor wenigen Tagen hatte Müller seine Strategie bis 2025 präsentiert. Es geht darum, beim herkömmlichen Geschäft mit Benzin- und Dieselmotoren Milliarden zu sparen, um dieses Geld in neue Technologien investieren zu können. Einerseits werden dabei viele Tausend Arbeitsplätze überflüssig, während andererseits neue Stellen entstehen. Mehr Veränderung war selten nötig, um den VW-Konzern mit seinen zwölf Marken von Audi über Seat, Škoda, Porsche und Bentley bis zu den Lastwagenherstellern



PETER STEFFEN / DPA

MAN und Scania fit für die Zukunft zu machen.

Doch die Nachricht, dass die Staatsanwaltschaft gegen den Exchef und den Volkswagen-Vorsitzenden ermittelt, genügt, um diese Herausforderungen erst einmal in den Hintergrund zu rücken. Auf der Hauptversammlung am Mittwoch kam es prompt zum offenen Schlagabtausch zwischen den Großaktionären des Konzerns, den Familien Porsche und Piëch (52 Prozent der Stammaktien), dem Emirat Katar (17 Prozent) und dem Land Niedersachsen (20 Prozent).

Ministerpräsident Stephan Weil wollte die Entlastung von Winterkorn und Diess vertagen. Dies hätte keine Konsequenzen für die beiden Manager. Doch es wäre ein Signal dafür, dass der VW-Konzern die Ermittlungen zum Dieselskandal ernst nimmt. Aber die Familien Porsche und Piëch setzten sie durch. Niedersachsen wurde auf der Hauptversammlung überstimmt. Dem gesamten VW-Vorstand wur-

de die Entlastung erteilt, als wäre nichts geschehen. Paralleluniversum Wolfsburg.

Es ist das dritte Mal in kurzer Zeit, dass die Großaktionäre gegeneinander antreten. Zuerst ging es um die Frage, ob der VW-Vorstand trotz des Dieselskandals Boni erhalten soll. Dann um die Dividende und jetzt um die Entlastung des Vorstands. Der Streit wird ganz offen in den Aufsichtsratssitzungen ausgetragen, in denen es erstmals seit Jahren zu Kampfabstimmungen kommt, und auf der Hauptversammlung, auf der die großen Aktionäre gegeneinander stimmen.

Offen ausgetragene Auseinandersetzungen schienen lange unvorstellbar in Wolfsburg. Meinungsverschiedenheiten, die es häufig gab, wurden in vertraulichen Runden geklärt. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Ferdinand Piëch brachte Arbeitnehmervertreter, die wechselnden Ministerpräsidenten Niedersachsens und die mitunter zerstrittenen Familienmitglieder stets auf eine Linie.

Seit Piëchs Abgang im vergangenen Jahr herrscht ein Machtvakuum. Der aktuelle Vorsitzende des Aufsichtsrats, Hans Dieter Pötsch, kann es nicht füllen. Er ist der falsche Mann auf diesem Posten. Pötsch war viele Jahre neben Winterkorn die dominierende Figur in der Konzernspitze. Wichtige Entscheidungen besprach Winterkorn zuerst mit Pötsch. Wenn es um eine Frage aus dem Reich der Finanzen ging, sagte der Techniker Winterkorn oft: „Wo ist der Pötsch, der kann das beantworten?“

Winterkorn übernahm die Verantwortung für den Dieselskandal und trat zurück. Pötsch dagegen stieg an die Spitze des Kontrollgremiums auf. Dort soll er den Dieselskandal aufklären, in dem es auch darum geht, welche Rolle der damalige Finanzvorstand Pötsch spielte, der für die Kommunikation mit den Finanzmärkten verantwortlich war.

Derart unter Druck gelingt es Pötsch nicht, die wichtigsten Mitspieler zusammenzuführen: auf der einen Seite Wolfgang Porsche, der die Familien anführt und dem es darum geht, dass der Volkswagen-Konzern profitabler wird. Und auf der anderen Seite Stephan Weil, der Niedersachsens Interessen vertritt und möglichst viele Arbeitsplätze in seinem Bundesland halten will.

Pötsch ist damit beschäftigt, sich selbst zu verteidigen, wie jetzt auf der Hauptversammlung, wo Aktionäre seine Ablösung forderten. Warum informierte er als Finanzvorstand nicht spätestens am 3. September 2015, als der Konzern in den USA den Einsatz einer verbotenen Software in Dieselmotoren eingestand, die Aktionäre? Pötsch schwieg, wie die übrigen VW-Vorstände, bis die US-Behörden den Skandal am 18. September veröffentlichten. Aktionäre verloren dadurch Milliarden, die sie

jetzt in Schadensersatzklagen vom Konzern zurückfordern.

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) schickte schon am 14. Oktober vergangenen Jahres detaillierte Fragen an den VW-Konzern. „Wann genau (Datum, Uhrzeit) wurden die Verantwortlichen der Volkswagen AG erstmals wegen Unstimmigkeiten bei den Emissionswerten von den US-Behörden kontaktiert? In welcher Form (schriftlich oder telefonisch) hat die erste Kontaktaufnahme seitens der US-Behörden stattgefunden?“

Die ersten Antworten der Wolfsburger reichten der BaFin nicht. Sie wollte es genau wissen. „Wann (Datum, Uhrzeit) war dem Vorstand der Volkswagen AG erstmals bewusst, dass Rückstellungen zu bilden sind? Warum wurde die Abgasmanipulation nicht bereits vor der Veröffentlichung der US-Behörden per Ad-hoc-Mitteilung veröffentlicht?“

In ihrem Brief an VW, der dem SPIEGEL vorliegt, schreibt die BaFin, „durch die Einräumung der vorsätzlichen Manipulation am 3.9.2015 gegenüber den beiden US-Behörden EPA und CARB ist davon auszugehen, dass es spätestens ab diesem Zeitpunkt für den Vorstand der Volkswagen AG hinreichend konkret sein musste, dass erhebliche finanzielle Milliardenzahlungen auf den VW-Konzern zukommen werden“.

Die BaFin erstattete bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig Strafanzeige gegen den damals amtierenden VW-Vorstand, also auch gegen Hans Dieter Pötsch.

Es gibt Hinweise darauf, dass der damalige Finanzvorstand frühzeitig von den drohenden Risiken in den USA erfahren haben könnte, kurz nach dem 24. August 2015 – mehrere Wochen bevor der Skandal bekannt wurde.

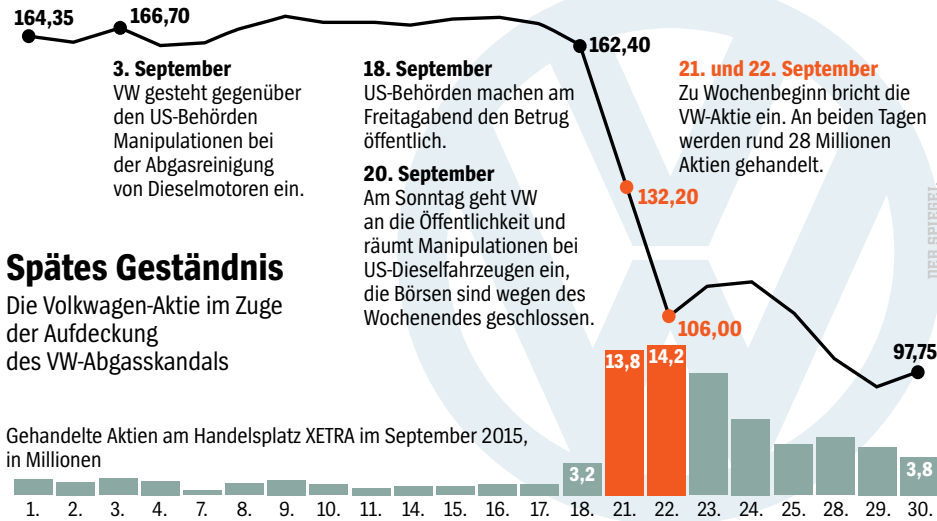
An jenem Montag tagte in Wolfsburg der Vorstand der Marke Volkswagen. Der Entwicklungschef berichtete über den Einsatz einer verbotenen Software bei Dieselmotoren in den USA. Experten trugen nach Angaben von Teilnehmern auch vor, dass möglicherweise Strafzahlungen von



ALEXANDER KORNBERG / GETTY IMAGES

Ex-VW-Chef Winterkorn
„Wo ist der Pötsch?“

Kurs der VW-Vorzugsaktie im September 2015



Spätes Geständnis

Die Volkswagen-Aktie im Zuge der Aufdeckung des VW-Abgasskandals

mehr als 20 Milliarden Dollar drohten. Anwesend war neben Volkswagenchef Herbert Diess auch der Finanzvorstand der Marke, Arno Antlitz.

Wolfsburger Manager berichten, es sei im VW-Konzern üblich, dass die jeweiligen Fachvorstände den ihnen übergeordneten Konzernvorständen über wesentliche Ereignisse in den Marken berichten. Der Fi-

nanzvorstand der Marke Volkswagen also dem Finanzvorstand des VW-Konzerns, Hans Dieter Pötsch.

Auf Anfrage des SPIEGEL, ob Pötsch von Antlitz über die drohenden Milliardenzahlungen in den USA informiert worden sei, antwortet dessen Sprecher: „Grundsätzlich gilt, dass wir uns zum Stand der Ermittlungen nicht äußern können.“

Die Staatsanwaltschaft ließ sich lange Zeit, um die Anzeige der BaFin zu prüfen. Ermittlungen nahm sie dann nur gegen zwei Vorstände auf. In der entsprechenden Pressemeldung steht ein äußerst ungewöhnlicher Satz: „Bei dem zweiten Beschuldigten handelt es sich nicht um den amtierenden Aufsichtsratsvorsitzenden.“

Seit wann veröffentlichen Staatsanwälte, gegen wen sie nicht ermitteln? Der Satz wirkt wie ein Kniefall vor dem Volkswagen-Konzern, dessen Hauptversammlung zwei Tage später ebendieser Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch leiten sollte.

Klaus Ziehe, der Sprecher der Staatsanwaltschaft, sagt: „Ein solcher Vorwurf ist komplett falsch und abwegig. Er wird allein schon durch den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Pressemitteilung am Montag widerlegt.“ Man habe den Namen des zweiten Beschuldigten neben Winterkorn aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes nicht genannt. Zu erwarten gewesen sei danach eine öffentliche Spekulation darüber, ob es sich bei dem zweiten Mann um den Aufsichtsratsvorsitzenden Pötsch handle, in dessen Zuständigkeitsbereich grundsätzlich auch die Ad-hoc-Mitteilungen fielen. Es sei deshalb erforderlich, diese Person vor einer falschen

Schlussfolgerung in der Öffentlichkeit zu schützen.

Am Mittwoch auf der Hauptversammlung war Pötsch zumindest vor dem Zorn der Aktionäre nicht mehr zu schützen. Manche wurden ausfallend: „Hören Sie auf, gehen Sie raus.“ Ein Aktionär, der sachlich blieb, warf dem Chefkontrolleur vor: „Sie sind der personifizierte Interessenkonflikt.“

Das ist der Kern. Pötsch kann die Rolle des Aufklärers nicht spielen. Als Aufsichtsratschef muss er beispielsweise darüber entscheiden, ob der Konzern Manager wegen des Dieselbetrugs auf Schadensersatz verklagt, ehemalige Kollegen, mit denen er jahrelang zusammengearbeitet hat. Möglicherweise auch, ob Schadensersatz vom einstigen Finanzchef zu fordern ist, also von sich selbst. Absurd.

Bislang rettet sich Pötsch bei Interessenkonflikten oft dadurch, dass er sich der Stimme enthält. Das ist häufig der Fall. Als es um Bonuszahlungen an Vorstände für das Jahr 2015 ging, in dem er selbst noch diesem Gremium angehörte. Oder als zu klären war, ob der Konzern eine Dividende ausschüttet. Da wollte er im Streit zwischen den Familien Porsche und Piëch auf der einen und dem Land Niedersach-

sen auf der anderen Seite nicht Partei ergreifen. Aber wie kann einer das Kontrollgremium führen, der bei wichtigen Themen nicht mitentscheidet?

Auf der Hauptversammlung musste zweimal über einen Antrag abgestimmt werden, Pötsch abzulösen. Weil sich in die-

Wenn VW effizienter arbeitet, sind wohl mehr als 10 000 Arbeitsplätze überflüssig.

sem Fall die Großaktionäre Niedersachsen, Porsche und Piëch ausnahmsweise einig waren, hatten die Kritiker keine Chance.

Die nächsten Konflikte aber stehen an. Es geht darum, wie die Marke Volkswagen ihre Kosten senkt, damit mehr Geld für die Investitionen in Elektroautos zur Verfügung steht. Wenn Volkswagen effizienter arbeitet, sind wohl mehr als 10 000 Arbeitsplätze überflüssig, die meisten davon in den niedersächsischen Werken, in Emden, Wolfsburg, Hannover, Braunschweig und Salzgitter.

Niedersachsens Ministerpräsident Weil und Betriebsratschef Bernd Osterloh drän-

gen darauf, dass der VW-Konzern eine eigene Batteriefertigung aufbaut und neue Arbeitsplätze schafft. Als mögliche Standorte für eine Fabrik werden Salzgitter oder Wolfsburg genannt. Wirtschaftlich sinnvoller aber wäre es nach Ansicht vieler Manager, die Batteriezellen bei großen Produzenten wie Samsung einzukaufen.

Deshalb werden sich in der Frage, ob der Konzern Milliarden in eine Batteriefabrik investiert, wieder zwei Lager gegenüberstehen: das Land Niedersachsen und der Betriebsrat auf der einen Seite und die Familien Porsche und Piëch auf der anderen. Der Dauerstreit der Großaktionäre wird zur Zerreißprobe für den Konzern.

Und was macht der Mann, der den Wolfsburger Autohersteller über knapp ein Jahrzehnt prägte?

Winterkorn hatte gehofft, dass in Kürze der Bericht der Kanzlei Jones Day veröffentlicht wird, der ihn wohl eher ent- als belastet. Dass die Staatsanwaltschaft gegen ihn ermittelt, habe ihn getroffen, sagen Vertraute. Nun muss er warten, bis die Staatsanwälte entscheiden, ob sie Anklage erheben. Doch wenn Winterkorn etwas nicht beherrscht, dann ist es: ruhig abwarten.

Hubert Gude, Dietmar Hawranek