

Die Kanzlerin zuerst

Diesellauffäre Lange zögerte die frühere Volkswagen-Führung, ihre Aktionäre über die weltweit eingesetzte Schummelsoftware zu informieren. Das könnte ihr zum Verhängnis werden.

Was macht eigentlich die Staatsanwaltschaft Braunschweig? Mehr als zwei Jahre ist es jetzt her, dass US-Behörden den VW-Dieselmotoren enthüllten. In Braunschweig ermitteln zwölf Staatsanwälte und ungefähr 20 LKA-Beamte, ob der Volkswagen-Konzern sich des Betrugs und anderer Delikte schuldig gemacht hat. Zu einem Ergebnis sind sie bis heute nicht gekommen. Dadurch geraten die Ermittler selbst unter Beschuss. Nehmen sie wegen der Nähe zu Wolfsburg Rücksicht auf den Autohersteller?

Die Staatsanwaltschaft München II, die gegen Audi in der gleichen Sache ermittelt, geht ganz anders zur Sache. Sie nahm zwei Manager, darunter einen ehemaligen Porsche-Vorstand, in Untersuchungshaft und ließ bei der Kanzlei Jones Day, die den Fall im Auftrag des Volkswagen-Konzerns intern aufklären soll, Unterlagen beschlagnahmen. Volkswagen hatte sich geweigert, die Protokolle der Befragungen zu übergeben, die Jones Day mit VW-Managern geführt hatte. Damit gaben sich die Münchner Ermittler nicht zufrieden. Die Staatsanwälte in Braunschweig agierten da zurückhaltender. „Fast scheint es, als habe gewerbsmäßiger Betrug in Volkswagen-Country die Qualität von Falschparken“, kommentierte das „Handelsblatt“.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig wehrt sich. „Verhaftungen sind in keiner Form ein Indikator für die Qualität und Tiefe von Ermittlungen“, sagt Behördensprecher Klaus Ziehe. „Wir betreiben die VW-Verfahren mit hoher Intensität.“

Beteiligte des Verfahrens rechnen damit, dass die Staatsanwälte im kommenden Jahr Anklagen erheben können. Ein Beschuldigter steht dabei besonders im Visier: Der einstige Vorstandschef Martin Winterkorn steht unter dem Verdacht des Betrugs sowie der Marktmanipulation. Mehrere Zeugen belasten ihn: Winterkorn habe früher von den Schummeleien erfahren, als er es zugebe.

Fest steht: Sollte der ehemalige VW-Chef die Öffentlichkeit tatsächlich zu spät informiert haben, droht ihm eine Anklage wegen Marktmanipulation. Betroffen wären womöglich auch VW-Markenchef Herbert Diess sowie der damalige Finanzvorstand und heutige Aufsichtsratschef Hans Dieter Pötsch, die ebenfalls der Marktmanipulation verdächtigt werden. Alle Beteiligten haben die Vorwürfe stets bestritten. Ihre Anwälte nahmen zu einer aktuellen Anfrage keine Stellung.



STEFAN THOMAS KROEGER

VW-Chef Winterkorn 2014: „Wir haben auch ein Problem im Rest der Welt“

Oberstaatsanwalt Ziehe sagt, zum Ermittlungsstand und zu einzelnen Beschuldigten könne er nichts sagen. „Wir gehen aber davon aus“, so Ziehe, „dass wir im nächsten Jahr mit unseren Ermittlungen deutlich weiterkommen werden.“

„Marktmanipulation“ klingt wie Falschparken. Doch der entsprechende Paragraph des Wertpapierhandelsgesetzes sieht Strafen von bis zu fünf Jahren Gefängnis vor. Börsennotierte Unternehmen sind verpflichtet, konkrete Informationen sofort zu veröffentlichen, wenn diese den Marktwert der Aktien erheblich beeinflussen können.

Entscheidend für die Staatsanwälte ist, wann Verantwortliche des Autokonzerns über die nötigen Informationen verfügt haben. Teilnehmer einer Krisensitzung vom 20. September 2015 in Wolfsburg schildern, an jenem Sonntag hätte man in Wolfsburg bereits herausgearbeitet, dass nicht nur 482.000 Autos in den USA, sondern weltweit mehrere Millionen Fahrzeuge des Konzerns mit einer verbotenen Software ausgestattet gewesen seien.

Es sei auch darüber diskutiert worden, ob man die Aktionäre mit einer Ad-hoc-Meldung informieren müsste. Dies sei jedoch nicht sofort geschehen. VW habe zunächst Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) informieren wollen. Erst zwei Tage später, am Dienstag, dem 22. September, teilte VW mit, dass weltweit elf Millionen Dieselaautos mit einer Betrugssoftware ausgestattet waren. Der Kurs der Vorzugsaktien fiel allein an diesem Tag um knapp 20 Prozent.

Die Staatsanwälte müssen prüfen, ob der VW-Chef die Aktionäre nach dieser Sonntagssitzung, möglicherweise aber auch schon Wochen zuvor, über den drohenden Schaden in den USA hätte informieren müssen. Besondere Bedeutung haben für die Staatsanwälte deshalb die Ereignisse an zwei weiteren Tagen: dem 27. Juli und dem 3. September 2015. Zeugenaussagen und Protokolle liefern Indizien dafür, dass möglicherweise an jedem dieser Tage eine Meldung an die Börse vorgeschrieben gewesen wäre. Der Volkswagen-Konzern argumentiert, die Informationen hätten nur geringe Strafzahlungen erwarten lassen. Eine Meldung sei nicht erforderlich gewesen.

Am 27. Juli versammelten sich mehr als ein Dutzend VW-Entwickler auf dem Wolfsburger Werksgelände. Beim sogenannten Schadentisch mussten Entwickler ihrem Vorstandsboss Winterkorn und Markenchef Diess technische Probleme beichten. An diesem Tag legten VW-Mitarbeiter Folien auf, die zeigten, dass Volkswagens Dieselmotoren im Straßenverkehr erheblich mehr Stickoxide ausstoßen als auf dem Prüfstand.

Mehrere Zeugen, darunter auch Oliver Schmidt, der damals für die Gespräche mit den US-Behörden verantwortlich war, haben mittlerweile ausgesagt, es sei damals von einer illegalen Abschaltvorrichtung die Rede gewesen, einem „Defeat Device“. Schmidt sagt, er habe das VW-Management sogar vor „möglichen schweren finanziellen Folgen“ gewarnt, sollte „das Defeat Device von den US-Behörden entdeckt werden“.

So steht es in Schmidts Geständnis, das der in den USA verhaftete Manager gegenüber einem Bezirksgericht abgelegt hat. Stimmt seine Darstellung, dann hätte der Konzern sich wohl noch am 27. Juli an die Öffentlichkeit wenden müssen.

Die Anwälte des VW-Konzerns bestreiten, dass es konkrete Hinweise gegeben habe. Zwar hätten Mitarbeiter am Rande des Schadentischs „die Hintergründe der Dieselmotoren“ angesprochen – und zwar „im Rahmen einer kleinen Gesprächsrunde unter Einbeziehung der Herren Professor Dr. Winterkorn und Dr. Herbert Diess“. Der Inhalt der Besprechung lasse sich je-

„Niemand wird wegen einer solch geringen Summe seine Aktien verkaufen.“

doch nicht mehr „im Detail rekonstruieren“. Von Verstößen gegen das US-Recht sei nicht die Rede gewesen.

Die Anwälte von Diess und Winterkorn wollen den Ablauf des Schadentischs unter Verweis auf das laufende Verfahren nicht kommentieren. Intern haben beide Beschuldigten betont, nichts von einer illegalen Software erfahren zu haben. Man habe weitere Aufklärung gefordert.

Für die Staatsanwälte ist die Beweisführung in diesem Fall nicht einfach. Es steht Aussage gegen Aussage. Vielleicht belastet Schmidt seine ehemaligen Chefs, weil er sich davon eine bessere Position für seine Verhandlung in den USA erhofft. Vielleicht sagt er die Wahrheit.

Klarer scheint die Lage beim zweiten Ereignis, das die Braunschweiger Ermittler beleuchten: dem Treffen von VW-Managern mit den US-Umweltbehörden Carb und EPA am 3. September 2015. An diesem Tag räumten VW-Techniker eine illegale Abschaltvorrichtung ein, mit deren Hilfe VW Hunderttausende US-Dieselfahrzeuge manipuliert hatte. Es war das offizielle Geständnis.

Am Tag danach erhielt Winterkorn ein Schreiben seiner zuständigen Kollegen: „In einem Gespräch am 03.09.2015 mit der

Behörde Carb wurde das Defeat Device (Gen 1 und 2) zugegeben.“

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht BaFin bewertet dies in einem Schreiben an den VW-Vorstand vom 14. Oktober 2015 so: „Spätestens ab diesem Zeitpunkt musste es für den Vorstand der Volkswagen AG hinreichend konkret sein, dass erhebliche finanzielle Milliardenzahlungen (bspw. Strafzahlungen an Behörden, Schadensersatzzahlungen an VW-Aktionäre und ... an die Eigentümer der betroffenen Dieselfahrzeuge, Kosten für die Beseitigung der Mängel, Umsatzeinbußen, Image-Aufwertungs-Kampagnen etc.) ... auf den VW-Konzern zukommen werden.“

Im Klartext: Spätestens da hätte der Volkswagen-Vorstand die Öffentlichkeit über die möglichen Folgen des Dieseltbetrugs informieren müssen.

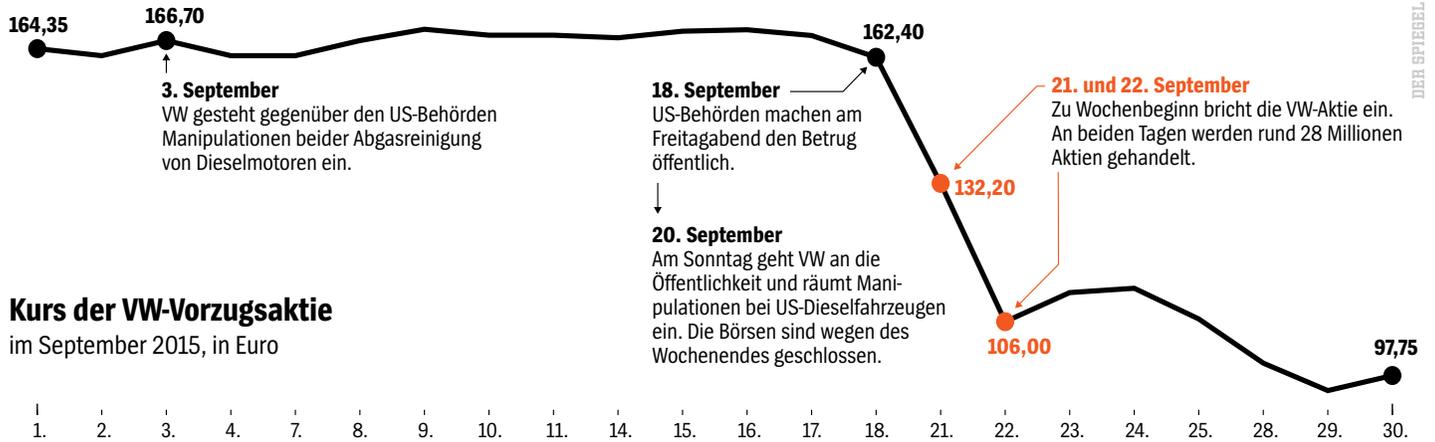
VW beruft sich dagegen auf ein Gutachten der US-Kanzlei Kirkland & Ellis, die ähnliche Fälle untersucht hat und zu einem für VW beruhigenden Ergebnis kam: In den USA seien zuvor nur Strafen von maximal hundert Millionen Dollar verhängt worden. „Niemand wird wegen einer solch geringen Summe seine Aktien verkaufen“, sagt einer der am Verfahren beteiligten Juristen. Folglich sei auch keine Ad-hoc-Mitteilung nötig gewesen.

In der Kalkulation des Schadens lagen die Anwälte grotesk daneben. Und sie beantworten vor allem eine Frage nicht, die sich jedem Auszubildenden bei VW im ersten Lehrjahr nach dem Betrugsgeständnis in den USA aufgedrängt hätte: In wie vielen Autos des Konzerns war die verbotene Software noch enthalten? Spätestens die Antwort darauf, in elf Millionen Autos, hätte eine Sofortmeldung an die Börse notwendig gemacht.

Doch Winterkorn wollte diese Frage offenbar nicht stellen. Und der VW-Konzern schwieg weiter, bis die US-Umweltbehörden die Öffentlichkeit am 18. September, einem Freitag, informierten. VW habe über Jahre hinweg gegen US-Umweltgesetze verstoßen, Dieselfahrzeuge seien mit einer Betrugssoftware ausgestattet, mit deren Hilfe die Grenzwerte nur auf den Prüfständen eingehalten, im realen Betrieb aber erheblich überschritten würden. Betroffen seien rund 482.000 Fahrzeuge.

Die Meldung aus den USA versetzte den Konzern in einen Ausnahmezustand. „Von da an“, erinnert sich ein führender Porsche-Mann, „standen die Telefone nicht mehr still.“ Topmanager klagten über den drohenden Verlust ihrer Posten. Ingenieure und Entwickler erörterten, ob weitere Betrugereien auffliegen könnten. Der Konzernvorstand um Winterkorn und Finanzchef Pötsch organisierte für Sonntag, den 20. September, ein Krisentreffen.

Frühmorgens starteten Firmenflugzeuge von den Standorten einiger Marken-



Kurs der VW-Vorzugsaktie

im September 2015, in Euro

töchter in Richtung Braunschweig. Von dort aus wurden Manager, Ingenieure und Juristen mit einem Shuttleservice ins Wolfsburger Werk gebracht. Dutzende Experten sollten klären, was dem Konzern nach der Aufdeckung durch die US-Behörden droht. Und ob über die 482.000 Fahrzeuge in den USA hinaus noch weitere Modelle betroffen sein könnten. Jene naheliegende Frage, die bis dahin niemand stellen wollte.

Anwesend waren VW-Chef Winterkorn, Finanzvorstand Pötsch und mehrere Dutzend Entwickler und Juristen des Konzerns. Teilnehmer schildern die Sitzung wie folgt: Nachdem sie zur Verschwiegenheit verpflichtet worden waren, erörterten die Experten, in wie vielen Fahrzeugen die verbotene Software noch enthalten sei und ob möglicherweise weitere Dieselmotoren betroffen seien.

Während die Frage nach anderen Motoren, wie etwa dem Drei-Liter-TDI, nur mit einigen vagen Hinweisen auf mögliche Abschaltvorrichtungen zur Klärung vertagt wurde, habe es zu dem ersten Punkt relativ schnell Ergebnisse gegeben.

Die aufgeflogene Betrugssoftware, sollen Techniker berichtet haben, sei nicht nur in den USA eingesetzt worden, sondern auch in anderen Teilen der Welt. Betroffen seien mehrere Millionen Fahrzeuge. Bei ihnen bestehe ein Unterschied zwischen den auf dem Prüfstand erreichten Messwerten und dem Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb. „Das war das klare Ergebnis des Meetings“, erinnert sich ein Teilnehmer.

Die Juristen sollen wenig Zweifel daran gelassen haben, dass die Abschaltvorrichtung auch in anderen Ländern als den USA von den Behörden als illegal eingestuft werden könnte.

Und so kreiste die Diskussion nach Erinnerung der Teilnehmer bald um die Frage, ob VW seine Aktionäre nicht in Form einer Ad-hoc-Mitteilung darüber informieren müsse, dass die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge gestiegen und der mögliche Schaden durch Nachrüstung größer wer-

den könnte, als es sich in den USA angedeutet hatte.

Mehrere Teilnehmer der Veranstaltung sagen, dass Anwesende gewarnt hätten, man könne die Bundesregierung nicht ins offene Messer laufen lassen. Die Kanzlerin dürfe nicht zuerst aus den Nachrichten erfahren, welche Dimension der Abgasskandal bei VW habe.

So wollte Winterkorn zunächst Bundeskanzlerin Angela Merkel und Verkehrsminister Alexander Dobrindt informieren. Die Aufklärung der Aktionäre musste noch warten.

Mit keinem Wort erwähnte Winterkorn die neue Dimension des Skandals auch in einer Erklärung, die VW an jenem Sonntag veröffentlichte. Darin versprach der VW-Boss: „Wir arbeiten mit den zuständigen Behörden offen und umfassend zusammen, um den Sachverhalt schnell und transparent zu klären.“

Der Versuch, zuerst die Kanzlerin zu informieren, ging dann allerdings schief. Winterkorn hatte zwar ein gutes Verhältnis zu Merkel. „Ich habe die Bundeskanzlerin auf vielen Reisen begleitet“, sagte Winterkorn später vor dem Untersuchungsausschuss des Bundestags. An diesem Tag aber war sie für ihn nicht erreichbar. Merkel war, wie Winterkorn sagte, „nicht da“.

So erfuhren der Chef des Kraftfahrt-Bundesamtes, Ekhard Zinke, und Verkehrsminister Dobrindt am Montag wohl als erste Menschen außerhalb des Konzerns von der ganzen Dimension des VW-Skandals. Winterkorn schildert das Gespräch mit den beiden so: „Wir haben uns in München getroffen, und ich habe Minister Dobrindt und Herrn Zinke gesagt,

wir haben nicht nur ein USA-Problem, sondern wir haben auch ein Problem im Rest der Welt.“

Das war am 21. September. Der „Rest der Welt“, vor allem Volkswagen-Kunden und -Aktionäre, erfuhren von dem Abgasbetrug bei elf Millionen Autos erst einen Tag später. Am Dienstag um 11.39 Uhr veröffentlichte der VW-Konzern seine Ad-hoc-Meldung. Die Aktien des VW-Konzerns verloren an diesem Tag noch einmal zwölf Milliarden Euro an Wert.

VW argumentiert, man habe die „kapitalmarktrechtliche Publizitätspflicht ordnungsgemäß erfüllt“. Im Rahmen interner Untersuchungen habe man frühzeitig begonnen, den genauen Schaden und die Anzahl betroffener Fahrzeuge abzuschätzen, erklären von VW beauftragte Anwälte in einem Schriftsatz: „Bis zum späten Abend des 21. Sept. 2015 lagen die Grundlagen möglicher Berechnungen jedoch noch nicht belastbar vor.“ Zu einzelnen Terminen und Entscheidungen will sich der Konzern mit Verweis auf die laufenden Ermittlungen nicht äußern.

Wenn es zu einer Anklage gegen Winterkorn wegen Marktmanipulation kommen sollte, wird vor allem entscheidend sein, von welchem Datum an der einstige Unternehmenschef die Öffentlichkeit hätte informieren müssen: am 20. September oder schon am 3. September oder gar am 27. Juli?

Je früher dies der Fall war, umso größer könnten die Folgen für den Wolfsburger Autobauer werden. Anleger, die seit diesem Zeitpunkt noch Volkswagen-Aktien gekauft hatten, könnten Schadensersatz fordern, weil sie die Papiere möglicherweise nicht erworben hätten, wenn sie von Milliardenstrafen gewusst hätten.

Aktionärsanwälte haben in Braunschweig bereits Ansprüche über mehr als acht Milliarden Euro angemeldet. Eine Anklage und eine mögliche Verurteilung von Winterkorn wegen Marktmanipulation würde ihre Position deutlich verbessern.

Frank Dohmen, Simon Hage, Dietmar Hawranek, Martin Hesse

Aktionärsanwälte haben bereits Ansprüche über mehr als acht Milliarden Euro angemeldet.