

Täuschen und vertuschen

Autoindustrie Dass die amerikanischen Staatsanwälte so hart mit VW und dessen Ex-Chef Martin Winterkorn umspringen, hat sich der Konzern selbst zuzuschreiben: Er hat es bis heute versäumt, die Diesellaffäre richtig aufzuarbeiten und die nötigen Konsequenzen zu ziehen.

Ende April reiste der neue VW-Chef Herbert Diess zu einem Antrittsbesuch in die USA. In Atlanta empfing ihn ein freundlicher Herr Anfang siebzig, der stets elegante Anzüge trägt – und eine heikle Mission verfolgt: Larry Thompson ist eine Art Bewährungshelfer für Volkswagen. Im Auftrag des US-Justizministeriums überwacht er den Autohersteller aus Wolfsburg, um einen weiteren Dieselskandal zu verhindern.

Thompson erwartet von Vorstandschef Diess, dass der großen Worten wie »Integrität« und »Kulturwandel« endlich Taten folgen lässt. Nach Ansicht des US-Juristen hat Gesetzestreue bei den 640 000 VW-Mitarbeitern noch immer nicht die nötige Priorität. Auch fordert er mehr sichtbare personelle Konsequenzen.

Der Druck auf Diess ist gewaltig: Kann er die Forderungen des US-Aufpassers nicht erfüllen, hat VW ein Problem. Dann drohen dem Konzern weitere Ermittlungen in den USA, an deren Ende womöglich schmerzhaftes Geldstrafen stehen.

Seit seinem Amtsantritt im April inszeniert sich Diess als Aufklärer. In Brandreden vor Führungskräften fordert er, VW müsse »ehrlicher, offener, wahrhafter« werden. Seinen Aktionären sagte der Vorstandsboss am vorvergangenen Donners-

tag, der Konzern dürfe sich »nicht immer wieder angreifbar machen«.

Nur wenige Stunden später passierte genau das: Der Konzern wurde attackiert, weil er sich angreifbar gemacht hatte. Ausgerechnet am Abend der Aktionärsversammlung verkündete die US-Justiz, sie habe Anklage gegen Martin Winterkorn erhoben, Diess' Vorgänger als VW-Chef. Die Behörden drohten Winterkorn mit bis zu 25 Jahren Haft. »Wer versucht, die Vereinigten Staaten zu betrügen, wird einen hohen Preis zahlen«, sagte Justizminister Jeff Sessions.

Für Volkswagen ist der Vorstoß der Amerikaner mehr als peinlich. Der Konzern hatte Winterkorn im September 2015 zwar zum Rücktritt gedrängt, ihn aber in allen Ehren verabschiedet. Der Aufsichtsrat erklärte gar, »dass Herr Professor Dr. Winterkorn keine Kenntnis hatte von der Manipulation von Abgaswerten«. Bis heute hält der Konzern an der Version fest: Kein Vorstandsmitglied sei in die Abgasaffäre verwickelt. Nun muss sich der Konzern von der US-Justiz vorhalten lassen, der Dieselmotoren reiche »den ganzen Weg bis an die Spitze des Unternehmens«.

Rund 25 Milliarden Euro musste VW in den USA bislang für Strafen und Schadensersatzzahlungen wegen des Dieselmotors zahlen.

Zwei VW-Manager wurden vor US-Gerichten in Hand- und Fußfesseln vorgeführt und sitzen mittlerweile im Gefängnis, verurteilt zu mehr als drei Jahren und zu sieben Jahren Haft.

Seither war es ruhig geworden um die Diesellaffäre. Das Management demonstrierte business as usual, das Schlimmste schien überstanden: Die Geschäfte laufen blendend – als hätte es den Betrug an Millionen Kunden nie gegeben.

Doch nun ist die »Dieselthematik«, wie die Verantwortlichen die Affäre verniedlichend nennen, wieder zurück. Der Druck auf die deutschen Ermittler wächst, ihrerseits hart durchzugreifen. Geschädigte Anleger und Dieselfahrer schöpfen neue Hoffnung auf Schadensersatzzahlungen. Möglicherweise muss der Konzern nachholen, was er von Anfang an zu vermeiden versucht hat: einen wirklichen Neuanfang.

Der Wille, den Skandal tatsächlich aufzuklären, mit den Behörden zu kooperieren und die betrogenen Kunden zu entschädigen, war bei VW nie zu erkennen. Das große Täuschen und Vertuschen begann schon an dem Tag, an dem die Umweltbehörden in den USA die Manipulation der Dieselmotoren öffentlich gemacht hatten. Es war Freitag, der 18. September 2015, als die amerikanischen Behörden eine zunächst dürre Presseerklärung verbreiteten, in der Volkswagen Abgasmanipulation bei Dieselfahrzeugen vorgeworfen wurde.

In Wolfsburg trommelte VW-Chef Winterkorn eine Runde von rund 30 Spezialisten zusammen. Juristen, Manager und Ingenieure von VW und den größten Tochterfirmen mussten sich am Sonntag in aller Frühe in Wolfsburg einfinden. Unter Leitung von Juristen wollten Winterkorn und der damalige Finanzvorstand Hans Dieter Pötsch eine Bestandsaufnahme machen. Die Ergebnisse waren ernüchternd.

»Schon nach kurzer Zeit war klar, dass nicht nur die in den USA montierten Autos betroffen waren«, erinnern sich Teilnehmer. Techniker berichteten von ähnlichen Abschalteinrichtungen und möglicherweise illegalen Eingriffen in die Abgasreinigung auch bei europäischen Fahrzeugen. Selbst der Vorzeige-Dieselmotor des Konzerns, der Drei-Liter-TDI, könnte ins Visier der Behörden geraten, führten die



MANUEL BALCE GENETA / PICTURE ALLIANCE / AP / DPA

FBI-Ermittler Timothy Slater: Dieselmotoren reiche »bis an die Spitze des Unternehmens«



STEFAN THOMAS KROEGER / LAIF

Konzernlenker Winterkorn 2014: »Mensch, warum habt ihr mir das nicht gesagt?«

Dieselskriese Wie ein Autohändler aus New Jersey Volkswagen sein Leben widmete – und nun mit der Marke leidet

Alte Liebe rostet

● Mit seiner Frau Betty ist Kenneth Gensinger seit 60 Jahren zusammen, in ihrer Firma sitzen sie nebeneinander, Schreibtisch an Schreibtisch im holzverkleideten Büro. Seine zweite große Liebe, die zu Volkswagen, währt sogar noch länger; zuletzt hat sie ihn, anders als Betty, eher traurig gemacht.

Gensinger ist VW-Händler in Clifton, New Jersey, sein Autohaus liegt am Stadtrand, neben der Route 46. Er hat es von seinem Vater übernommen, der seit 1950 verschiedene Marken führte und später ausschließlich Volkswagen. Seit seiner Schulzeit arbeitet Gensinger hier, unterbrochen von drei Jahren Militärdienst bei den Marines. Drei seiner vier Kinder sind bei ihm angestellt, der Chef ist mit 80 Jahren immer noch er, ein zackiger, aber höflicher Senior.

Wäre VW ein Staat, dann wäre Gensinger der ideale US-Botschafter. Er hat einen Käfer von 1950 in der Garage und gern eine Porsche-Mütze auf dem Kopf. In seinem Verkaufsraum hängt das Wappen der Stadt Wolfsburg, Stammsitz von VW, es zeigt einen Wolf auf einer Burgmauer. Gensinger war dort, mehrmals, zuletzt 1987. »Deutsche Autos sind die besten«, sagt er. Er selbst ist auch ein wenig deutsch, sein

Großvater war ein Auswanderer aus dem Schwarzwald.

Kenneth Gensinger ist Volkswagen, 6000 Kilometer von Wolfsburg entfernt. Umso mehr hat ihn der Dieselskandal erschüttert. Finanziell wie persönlich.

Seit im September 2015 bekannt wurde, dass VW systematisch Abgaswerte manipuliert hat, ist Gensingers Geschäft eingebrochen, um ein Drittel, wie er sagt. Ihm fehlen die Dieseld Käufer. Wer ressourcenschonend fahren will, entscheidet sich jetzt vielleicht eher für einen Tesla.

Hunderte seiner Kunden haben ihren Diesel seither zurückgebracht, Gensinger hat ihnen ihr Geld erstattet. Bis heute kommen welche, manchmal drei pro Woche. Den letzten Diesel hat er im Februar vorigen Jahres verkauft, einen Touareg, er hat jetzt nur noch Benziner da.

Gensinger hätte allen Grund, auf VW zu schimpfen, auf die deutschen Manager und ihre kriminelle Energie. Vermutlich tut er es gelegentlich. Jetzt sagt er nur: »Ich bin enttäuscht. Das hätte ich nicht gedacht. Es tut weh.«

Volkswagen war ein Mythos, auch in den USA. Und ein Versprechen. Mehr noch als in Deutschland wurde hier propagiert, wie umweltfreundlich Dieselaautos von VW und Audi seien. Fast jeder

Amerikaner kennt noch den Werbespot von vor ein paar Jahren, in dem eine Ökopolizei die Autonation Amerika drangsaliert: Alle Wagen werden von ihr gestoppt, nur ein weißer Audi nicht – weil er so sauber ist.

Die USA sind auch das Land, in dem es VW nun an den Kragen geht. Der neue Konzernchef Herbert Diess hatte vor der US-Justiz ausgesagt, sein Vorgänger Martin Winterkorn wurde wegen Betrugs angeklagt. Ein Artikel über Winterkorn liegt auf Gensingers Schreibtisch, er hat ihn vor ein paar Tagen aus dem »Wall Street Journal« ausgeschnitten, kopiert und das Datum draufgeschrieben. Er macht das manchmal, wenn er irgendwo etwas über VW liest, gleich ob Niederlage oder Triumph. Kommentieren will er den Text nicht. Er will nicht schlecht reden über »Dr. Winterkorn« oder das Management, »ich habe großen Respekt vor ihnen«. Aber sich abzugrenzen wird wohl noch erlaubt sein. »Sie haben ihre Entscheidungen getroffen, wir kümmern uns um unsere. Wir sind nur der Händler, wir haben damit nichts zu tun.« Haben sie überhaupt am selben Strang gezogen, all die Jahre, er und der Konzern?

644 VW-Händlern in den USA hat Volkswagen Schadensersatz gezahlt für die Einbußen, die sie durch den Dieselskandal erlitten haben. 1,21 Milliarden Dollar bekamen sie insgesamt. Gensinger hat von der Entschädigung sein Geschäft modernisiert. Ein neuer Tresen, ein neuer Warteraum für die Kunden, mit Kaffeemaschine. LED-Leuchten, neue Waschanlagen, die Wände frisch gestrichen. Nur das Vertrauen der Kunden, das lässt sich nicht mit Geld erwerben.

Gensinger sagt, die Zeiten seien hart. Aber das seien sie immer wieder gewesen. Etwa 1998, als die ersten New Beetles auf den Markt kamen und die Nachfrage so riesig war, dass Kunden sechs Monate auf ihren Wagen warten mussten, manche ein Jahr.

Krisen kommen, Krisen gehen. Auch diesmal? Gensinger sagt: »Wir stehen immer noch für Qualität.«

Vor seinem Betrieb entsteht eine weitere StraÙe. Gensinger freut sich darauf, auch weil dann die Bäume weichen, die sein Autohaus verdecken. In drei Jahren soll alles fertig sein. Wenn es nach ihm ginge, hieÙe der Chef hier dann immer noch Kenneth Gensinger.

Was würde er »Dr. Winterkorn« gern sagen, wenn er ihn träfe? »Das wird nicht passieren«, sagt Gensinger. »Käme er in die USA, würde er sofort verhaftet.« Es ist nicht klar, ob es salomonisch gemeint ist. Oder sarkastisch.

Alexander Kühn



VW-Händler Gensinger: Sich abzugrenzen wird wohl noch erlaubt sein



VW-Dieselaautos in den USA: Wahrheit nur scheibchenweise präsentiert

Techniker aus. Insgesamt, so das Resümee des Krisentreffens, das von neun Uhr morgens bis in den späten Abend andauerte, könnten weltweit bis zu elf Millionen Fahrzeuge betroffen sein.

Winterkorn habe an jenem Tag erstmals von den illegalen Abschalteinrichtungen und den Eingriffen in die Abgasreinigung gehört, heißt es in einer mehr als 700-seitigen Erwiderung des VW-Konzerns auf eine Sammelklage von VW-Aktionären. Er sei überrascht gewesen. »Mensch, warum habt ihr mir das nicht gesagt?«, soll er einen Techniker gefragt haben.

Gleichzeitig erging der Auftrag an die Ingenieure und verantwortlichen Manager, aufzuarbeiten, welche Modelle und Motoren betroffen seien und ob es weitere Unregelmäßigkeiten gebe. Das geschah offenbar auch, weil die US-Behörden weiter unangenehme Fragen stellten und neue Anhörungstermine anberaumen wollten.

Dieser Tag, sagt ein Teilnehmer, hätte der Beginn einer ehrlichen Aufklärung sein können.

Doch als zwei Tage später die ersten Präsentationen und Aufstellungen im Konzern und in der eingesetzten Clearing-Stelle eintrafen, muss jemand der Mut verlassen haben. Denn tatsächlich hatten die Ingenieure ihren damaligen Kenntnisstand relativ offen zusammengetragen. Audi etwa meldete den Einsatz einer zweifelhaften Dossierstrategie von AdBlue bei Dieselfahrzeugen. Das zumindest haben Zeugen bei der Staatsanwaltschaft in München ausgesagt, die seit einem Jahr gegen Audi ermittelt. Auch bis dahin nicht bekannte Abschaltvorrichtungen sollen in den darauffolgenden Wochen bekannt geworden sein.

Doch so genau wollte das bei VW offenbar niemand wissen, die Papiere ver-

ließen die Clearing-Stelle nach Zeugenangaben in abgemilderter Form: gekürzt und ohne jene Schlüsselworte, die Experten illegale Funktionen signalisieren.

Für viele Manager und Techniker im Konzern war das ein Zeichen, dass eine wirkliche Aufklärung und ein ehrlicher Umgang mit Autokäufern und Behörden nicht gewollt waren. Statt mit den US-Ermittlern zu kooperieren und geringe Strafen auszuhandeln, wie es Konkurrenten erfolgreich praktiziert hatten, versuchte VW, den Betrug weiter zu verheimlichen.

Ende November hatten die US-Behörden einen neuen Anhörungstermin nahe Detroit angesetzt, kurz zuvor soll sich ein weiteres Gremium über die von den Technikern zu diesem Anlass gefertigten Präsentationen hergemacht haben. Ihm gehörten Juristen, aber auch Topmanager wie Audi-Chef Rupert Stadler und Porsche-Manager Michael Steiner an. Als sie mit ihrem Werk fertig waren, soll von dem AdBlue-Betrug so gut wie nichts mehr zu erkennen gewesen sein.

Auch das sagten Zeugen vor der Staatsanwaltschaft in München aus. Gegen Porsche-Mann Steiner wurde auch deshalb ein Ermittlungsverfahren eingeleitet. Steiner bestreitet genau wie Stadler, an solchen Vertuschungen beteiligt gewesen zu sein. In VW-Kreisen heißt es, die Vorgänge seien von Anwaltskanzleien geprüft worden und hätten sich nicht bestätigt.

Fakt ist, dass VW fortan in Widersprüchen gefangen war, die Manager gaben nur zu, was ohnehin nicht mehr zu verbergen war. Die US-Behörden fühlten sich von dem Autobauer hintergangen. Sie agierten deshalb bei Managern wie Winterkorn rigider als üblich, die Strafen für den Konzern erreichten ebenfalls Rekordmarken.

Dass es so weit kam, hat auch der Aufsichtsrat zu verantworten. Das Kontrollgremium wird beherrscht von den Familien Porsche und Piëch, sie besitzen mehr als 50 Prozent der stimmberechtigten Stammaktien des Konzerns. Ohne sie geht nichts im VW-Konzern. Und mit ihnen oft das Falsche.

Seit dem Abgang des allmächtigen Ferdinand Piëch vertreten Wolfgang Porsche und Hans Michel Piëch den Clan im Aufsichtsrat, sie sind mit dieser Aufgabe offensichtlich überfordert. Das zeigte sich schon, als nach Winterkorns Rücktritt die beiden wichtigsten Posten im Unternehmen neu besetzt werden mussten, der des Konzernchefs und der des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Das Kontrollgremium wurde damals für eine Übergangszeit vom einstigen IG-Metall-Chef Berthold Huber geleitet. Er brachte Erfahrung mit, hatte im Aufsichtsrat von Siemens gesessen, als der Münchner Konzern seinen Bestechungsskandal aufarbeiten musste. Der Gewerkschafter sorgte bei Siemens mit dafür, dass die Ermittlungen vorangetrieben und weite Teile des Führungspersonals ausgetauscht wurden. Siemens führte Kontrollsysteme ein, die schwarze Kassen in Zukunft verhindern sollen. Das überzeugte offenbar auch die US-Justiz, die sich mit Strafzahlungen von 800 Millionen Dollar zufriedengab.

Huber forderte, dass VW den Siemens-Weg geht, konsequent aufklärt und Verantwortliche entlässt. Den Aufsichtsrat müsse einer führen, der nicht aus dem Konzern komme. Nur so könne man Glaubwürdigkeit zurückgewinnen. Doch der Gewerkschafter stieß auf Widerstand, vor allem bei den Familien Porsche und Piëch. Sie vertrauen nur Managern, die sie schon lange kennen, und setzten durch, dass Hans Dieter Pötsch, als Finanzvorstand lange hinter Winterkorn die Nummer zwei im Konzern, zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats befördert wurde.

Pötsch soll aufklären, wer für den Dieselmotortrug verantwortlich ist. Der Aufsichtsratschef Pötsch muss also auch feststellen, ob der Finanzvorstand Pötsch die Anleger rechtzeitig informierte. Und er muss mitentscheiden, ob der Konzern von Managern Schadensersatz fordert, unter anderem von Pötsch selbst.

Das ist absurd. Mit dieser Personalentscheidung war klar, dass es die stets versprochene lückenlose Aufklärung nicht geben kann. Selbst als die Staatsanwaltschaft Braunschweig Ermittlungen gegen Pötsch wegen des Verdachts der Marktmanipulation aufnahm, korrigierten die Familien Porsche und Piëch ihre Entscheidung nicht. Pötsch bestreitet die Vorwürfe.

Ebenso verbissen halten die Familien an Audi-Chef Rupert Stadler fest, einem engen Vertrauten, der im Nebenjob als

Vorstand bei drei Privatstiftungen von Ferdinand und Hans Michel Piëch wirkte. Die Marke Audi führt Stadler seit über zehn Jahren. Er ist also verantwortlich für den Dieselmotortrug mit Audi-Motoren, ganz gleich, ob er davon gewusst hat oder nicht. Aber was heißt schon Verantwortung im VW-Konzern? Stadler wurde vor wenigen Wochen noch befördert. Er steuert jetzt zusätzlich den Vertrieb aller Marken.

Und Gewerkschafter Huber? Er musste sich von Kollegen im Aufsichtsrat als »Rambo« beschimpfen lassen, weil er radikal aufräumen wollte. Am vergangenen Mittwoch verließ Huber aus Altersgründen den Audi-Aufsichtsrat, in dem er mehrfach vergebens die Ablösung Stadlers gefordert hatte.

Wie Chefkontrolleur Pötsch die Aufklärung der Diesellaffäre betreibt, zeigt sich im Umgang mit den Ermittlungsergebnissen der beauftragten US-Kanzlei Jones Day. Im Vorstand forderten zunächst einige, sie zu veröffentlichen. Ansonsten, argumentierten sie, werde VW sich dem Vorwurf aussetzen, man habe etwas zu verbergen.

Doch es kam anders. Volkswagen veröffentlichte keinen Bericht – obwohl Pötsch im Dezember 2015 versprochen hatte: »Alles kommt auf den Tisch, nichts wird unter den Teppich gekehrt.«

Später überraschte Pötsch seine Aktionäre mit der Aussage, es gebe gar keinen Abschlussbericht, der veröffentlicht werden könnte. Das habe »rechtliche Gründe«, eine Veröffentlichung sei »unvertretbar riskant« – nicht zuletzt wegen der vielen Zivilverfahren und behördlichen Ermittlungen, die weltweit gegen VW liefen.

Pötschs Rückzieher war das Eingeständnis, dass VW kein Interesse an umfassender Aufklärung hat. Zu viel Transparenz würde den Konzern womöglich teuer zu stehen kommen. Der Konzern hält es für »unerlässlich, den Schutz der Unternehmensinteressen zu priorisieren«.

Lediglich eine grobe Abhandlung der Diesellaffäre (»Statement of Facts«), verfasst von der US-Justiz, wurde ins Internet gestellt. Darin heißt es gleich zu Beginn, das Dokument enthalte »nicht alle Fakten«, die VW oder dem Justizministerium bekannt seien. Der Konzern machte sich nicht einmal die Mühe, das Statement ins Deutsche zu übersetzen.

Dass der Konzern kein Interesse an wahrer Aufklärung hat, bekam auch die Bundesregierung zu spüren, ihr wurde die Wahrheit ebenfalls nur scheinbar präsentiert. Und daran hat sich bis heute nichts geändert.

Immer noch versuchen die Verantwortlichen bei VW, mit den Beamten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) Katz und Maus zu spielen, selbst im Falle der Abgasmanipulationen am aktuellen Modell des Audi A6, die der SPIEGEL in dieser Woche ent-

Die Abgasaffäre bei Volkswagen

- **2008**
In den USA werden die ersten VW-»Clean Diesel« mit Betrugssoftware verkauft.
- **2014**
Eine Studie eines US-Forschungsinstituts und der Universität West Virginia deckt **erhöhte Emissionswerte** bei einigen Volkswagen-Modellen in den USA auf.
- **September 2015**
Nach Veröffentlichungen der US-Umweltbehörde EPA **räumt VW den Betrug ein**. Weltweit seien elf Millionen Dieselaautos betroffen. **Volkswagen-Chef Martin Winterkorn tritt zurück**, Porsche-Chef Matthias Müller wird Konzernleiter.
- **Dezember 2015**
VW kündigt den Start einer bundesweiten Rückrufaktion für 2,4 Millionen Dieselfahrzeuge an.
- **Januar 2016**
Das US-Justizministerium reicht **Schadensersatzklage gegen Volkswagen, Audi und Porsche** in Höhe von 46 Milliarden Dollar ein.
- **Oktober 2016**
Ein Gericht genehmigt den Vergleich zwischen Volkswagen und US-Kunden in Kalifornien, der VW in den USA bis zu 16,5 Milliarden Dollar kosten könnte.
- **Januar 2017**
VW vereinbart mit den US-Aufsichtsbehörden eine Strafzahlung von 4,3 Milliarden Dollar.
- **Juni 2017**
Bundesverkehrsminister Dobrindt macht publik, dass auch bei den **Audi-Modellen A7 und A8 illegale Software** eingesetzt wurde, und ordnet ein Rückrufprogramm an.
- **Juni 2017**
Ein im Auftrag des SPIEGEL vorgenommener Labortest eines **Porsche Cayenne offenbart einen unzulässigen Schaltmodus** zur Erkennung einer Abgastestsituation.
- **Juli 2017**
Interne Dokumente von Audi legen nahe, dass sich deutsche Autobauer über die **Größe der AdBlue-Tanks** abgesprochen haben.
- **November 2017**
VW muss einen unabhängigen **Sonderprüfer** akzeptieren, der die Vorgänge um die womöglich zu späte Information der Kapitalmärkte über den Abgasskandal beleuchten soll.
- **Februar 2018**
Brisante Dokumente belasten Ex-VW-Chef Winterkorn, der demnach bereits 2014 detailliert über den Verstoß gegen US-Abgasvorschriften unterrichtet wurde – mehr als ein Jahr vor Aufdeckung des Skandals.
- **April 2018**
Chef-Wechsel bei VW: Müller muss gehen, Markenchef Herbert Diess kommt.
- **Mai 2018**
Es kommt heraus, dass die US-Justiz bereits im März **Anklage gegen Winterkorn** erhoben hat.
- **Mai 2018**
Eine **neue Betrugssoftware** in den Modellen Audi A6 und A7 wird bekannt, die Fahrzeugauslieferung wird gestoppt.

hüllt hat. Die »Auffälligkeiten« seien von den eigenen Ingenieuren entdeckt und an das KBA gemeldet worden, behauptete ein Sprecher der VW-Tochter.

In Verkehrsministerium und KBA sind die Beamten empört über die in ihren Augen »dreiste« Darstellung der Ereignisse. Vielmehr habe Audi erst reagiert, als der Betrug aufzufliegen drohte. Sie hatten am 24. April eine Sonderprüfung des A6 angemeldet. Diese Ankündigung verursachte ganz offensichtlich hektische Betriebsamkeit bei Audi. Drei Tage später soll das Management die Auslieferung gestoppt haben. Wieder drei Tage später schickte das KBA einen Fragebogen an Audi.

Dann herrschte erst einmal Stille, bis sich am 4. Mai in der Flensburger Behörde ein Audi-Manager kleinlaut meldete und erklärte, bei dem betreffenden Modell seien »Auffälligkeiten« entdeckt worden. Was wohl bedeutet: Weit über zwei Jahre nach Ausbruch des Dieselskandals liefert der VW-Konzern immer noch Autos aus, die illegale Abschalteinrichtungen in der Motorsteuerung enthalten.

Die Münchner Staatsanwaltschaft hat ihre Ermittlungen gegen Audi schon vor einigen Monaten ausgeweitet. Zunächst hatte sie nur wegen der in den USA aufgetauchten Vorwürfe ermittelt. Vieles sah nach einer Routineuntersuchung aus, zumal das Kraftfahrt-Bundesamt unter dem damaligen Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) den Ermittlern signalisierte, in Deutschland sei alles in bester Ordnung, und alle Fahrzeuge des Konzerns besäßen einwandfreie Zulassungen.

Doch dann sagten Zeugen aus, dass der Dieselmotortrug bis in die Spitze des Konzerns bekannt gewesen sei, dass Spitzenmanager bei Audi die jeweiligen Abteilungen angewiesen hätten, illegale Funktionen in die Autos einzubauen, und dass der gesamte Skandal nach seiner Aufdeckung in den USA professionell vertuscht werden sollte. Im März 2017 durchsuchten die Münchner Staatsanwälte zudem die Audi-Konzernzentrale und beschlagnahmten dabei auch Akten der US-Kanzlei Jones Day. Und VW? Der Konzern zog gegen die Verwertung der Unterlagen bis vor das Bundesverfassungsgericht.

Die Münchner Staatsanwälte spornete die harsche Reaktion aus Wolfsburg offenbar an. Mehrfach durchsuchten sie in den vergangenen Monaten Privaträume von Managern und Produktionsstätten von Audi. Sie sperrten den ehemaligen Audi-Motorenentwickler Giovanni Pamio und den ehemaligen Porsche-Vorstand und Müller-Vertrauten Wolfgang Hatz monatelang in U-Haft und arbeiteten sich durch Hunderte Festplatten und E-Mails.

Inzwischen, heißt es in Justizkreisen, glaube man, dass der Betrug nicht die Tat einiger Angestellter und Techniker im mitt-



VW-Aufsichtsratschef Pötsch, Konzernchef Diess: Prüfung ohne Ansehen der Person

leren Management gewesen ist, sondern mit Wissen von ganz oben geschehen sein könnte. Den Münchner Staatsanwälten liegen Aussagen vor, die auch Audi-Chef Stadler belasten. Doch ein Papier, mit dem sie einen solchen Verdacht auch beweisen könnten, haben sie offenbar nicht gefunden. Stadler bestreitet, wie alle Topmanager bei Audi und VW, überhaupt Kenntnis von illegalen Abgasmanipulationen gehabt zu haben. Und so ist derzeit völlig offen, ob zu den bisher bereits Beschuldigten weitere Manager aus der Topetage des Unternehmens hinzukommen und wie lange die Ermittlungen in München andauern.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig dagegen ist bereits an der Firmenspitze angekommen. Sie ermittelt gegen mehrere Prominente, darunter VW-Chef Diess, den Aufsichtsratsvorsitzenden Pötsch und Ex-Boss Winterkorn. Alle drei werden der Marktmanipulation beschuldigt: Sie sollen die Anleger zu spät über den Dieselskandal informiert haben. Winterkorn steht zudem unter Betrugsverdacht. Alle Manager haben die Vorwürfe stets bestritten.

Die Ermittlungen laufen seit zweieinhalb Jahren, noch immer sind keine Ergebnisse sichtbar. Anders als ihre Münchner Kollegen haben die Braunschweiger auf spektakuläre Aktionen bisher verzichtet. Die niedersächsischen Ermittler stehen deshalb in der Kritik, den Großkonzern aus dem benachbarten Wolfsburg zu schonen. Doch dieser Eindruck mag täuschen.

Die Zurückhaltung der Ermittler hängt damit zusammen, dass sie einen mächtigen Partner haben, der Wert auf maximale Diskretion legt: das Justizministerium der Vereinigten Staaten. Seit Beginn der Ermittlungen haben die Braunschweiger Staatsanwälte eine dreistellige Zahl an

Zeugen und Verdächtigen vernommen – oft in Begleitung amerikanischer Strafverfolger, wie beteiligte Anwälte berichten.

Von der transatlantischen Zusammenarbeit haben beide Seiten erheblich profitiert. Die US-Behörden sammelten Vernehmungsprotokolle und Informationen, die ihnen nun in der Anklage gegen Winterkorn und andere VW-Manager helfen. Die Braunschweiger wiederum konnten Zeugen und Verdächtige vernehmen, die bewusst die Nähe zur amerikanischen Justiz gesucht hatten: Viele trieb die Angst, von den US-Behörden international verfolgt zu werden. Sie hofften, sich durch ihre Aussage freikaufen zu können.

Trotz der vielen Aussagen werden sich die Ermittlungen hinziehen. Das liegt zum einen an der langen Liste der 39 Verdächtigen im Betrugsverfahren und zum anderen an den Tücken des deutschen Rechtssystems. Anders als in den USA müssen die Ermittlungen abgeschlossen sein, ehe es zu einer Anklage kommt.

Im Verfahren wegen Marktmanipulation könnten die Staatsanwälte jedoch schon bald zu einem Ergebnis kommen. Ein Abschluss der Ermittlungen, so die Behörde, sei »noch in diesem Jahr denkbar«.

Dass es am Ende zu Anklagen kommt, gilt unter Prozessbeteiligten als wahrscheinlich. Die Staatsanwaltschaft hält sich bedeckt, betont aber, dass sie vor großen Namen nicht zurückschrecke: »Wir haben bei unseren Ermittlungen von Beginn an alle Konzernetagen ins Visier genommen«, sagt Behördensprecher Klaus Ziehe. Das bedeutet: Auch in Deutschland könnte es für Winterkorn eng werden. Wird er am Ende wegen Betrugs verurteilt, droht ihm im schlimmsten Fall eine Freiheitsstrafe von bis zu zehn Jahren.

Für geschädigte Autokäufer und VW-Aktionäre, die von dem Konzern Schadensersatz fordern, sind die Aktivitäten der Ermittler in den USA und in Deutschland gute Nachrichten.

»Wir fühlen uns bestätigt, weil die amerikanischen Behörden der Anklage zufolge offenbar davon ausgehen, dass schon seit Mai 2006 auch die Führungsebene bei VW von der Verschwörung wusste oder sie sogar betrieben hat«, sagt der Anwalt Andreas Tilp, der den Musterkläger im Schadensersatzprozess geschädigter VW-Aktionäre vertritt.

Die US-Anklage hat VW wieder in die Defensive gebracht. Anwälte, die geschädigte Dieseld Käufer und VW-Aktionäre vertreten, wollen die Situation nutzen. So bereitet die Kanzlei Hausfeld eine Strafanzeige gegen Audi-Chef Stadler wegen mittelbarer Falschbeurkundung und Betrugs vor.

Stadler habe für rund 800 000 Dieselmotoren sogenannte Übereinstimmungsbescheinigungen unterzeichnet, die dokumentieren, dass die Merkmale eines Fahrzeugs mit dem jeweils genehmigten Typ übereinstimmen, erklärt Hausfeld-Anwalt Christopher Rother. Da das Kraftfahrt-Bundesamt jedoch festgestellt habe, dass für die eingebaute Abschalteinrichtung keine Typgenehmigung vorliegt, was Stadler gewusst habe, habe er falsche Angaben gemacht und Verbraucher betrogen. Ein Sprecher erklärte, angesichts laufender Ermittlungen könne Audi das Thema nicht kommentieren.

Mit jeder Aktion der Staatsanwälte und der Geschädigtenvertreter wächst zudem der Druck auf Aufsichtsratschef Pötsch, Schadensersatz von Winterkorn zu verlangen. Volkswagen erklärt, der Aufsichtsrat prüfe mögliche Ansprüche vorbehaltlos und ohne Ansehen der Person.

Christian Strenger, Gründungsmitglied der Regierungskommission für gute Unternehmensführung, sieht das anders: »Wenn Pötsch und der gesamte Aufsichtsrat mögliche Ansprüche nicht endlich mit Nachdruck verfolgen, verletzen sie ihre Pflichten.« Aufsichtsratsmitglieder könnten sich selbst schadensersatzpflichtig machen. Doch Chefkontrolleur Pötsch spielt offenbar auf Zeit, er nutzt aus, dass die Ansprüche nach zehn Jahren verjähren.

Solange der frühere Finanzvorstand Aufsichtsratsvorsitzender bleibt und Stadler Audi-Chef und solange die Ergebnisse von Jones Day nicht veröffentlicht werden, ist jedenfalls klar: Dieser Konzern will nicht lückenlos aufklären und nicht die nötigen Konsequenzen ziehen. Und so lange wird »die Dieselmotoren« VW immer wieder von Neuem erschüttern.

Frank Dohmen, Simon Hage,
Dietmar Hawranek, Martin Hesse,
Armin Mahler, Gerald Traufetter