

Die Familie Piech-Porsche und das VW-Imperium

Winfried Wolf

Ohne Zweifel gibt es Gesetzmäßigkeiten der kapitalistischen Produktionsweise wie den Krisenzyklus. Doch diese werden durch gesellschaftliche Kämpfe beeinflusst. Gleichzeitig sind sie mitbestimmt von Menschen mit dickem Portemonnaie. Letzteres resultiert wiederum aus zwei kapitalistischen Grundgesetzen: dem uneingeschränkten Privateigentum an Produktionsmitteln und der Tendenz der Kapitalkonzentration, gepaart mit einem reicher Werden der Reichen.

Das Beispiel des VW Konzerns und der Familiendynastie Porsche-Piech ist hierfür charakteristisch.

Der Volkswagenkonzern war im Jahr 2012 mit 9,1 Millionen verkauften Pkw hinter Toyota der zweitgrößte Autokonzern der Welt. Das erklärte Ziel der Konzernführung ist es, bis spätestens 2018 die Weltmarktführerschaft zu erreichen – hinter sich General Motors, endlich vor Toyota und hoffentlich nicht allzu stark bedrängt von Hyundai.

Der VW-Konzern befindet sich mehrheitlich im Eigentum der miteinander eng verflochtenen Familien Porsche und Piech, deren Holding, die Porsche SE, 50,1 Prozent des VW-Stammkapitals kontrolliert. Die zwei anderen VW-Großaktionäre – das Land Niedersachsen und der Staat Katar – verfolgen im übrigen auch höchst eigene Interessen: im ersten Fall ist dies der „Erhalt des Autostandorts Niedersachsen“ (die jeweiligen Ministerpräsidenten des Bundeslandes sind gewissermaßen qua Amt Mitglied im VW-Aufsichtsrat); im zweiten Fall geht es indirekt auch um den Erhalt einer auf Verbrennung fossiler Stoffe basierenden Mobilität.

Absolutistisches System Ferdinand Piech

Jenseits der formellen Eigentumsverhältnisse wird VW seit zwei Jahrzehnten von einer Person kontrolliert – von dem heute 75-jährigen Ferdinand Piech. Dieser ist maßgeblicher Vertreter der Holding Porsche SE. Er ist seit 2002 Aufsichtsratsvorsitzender der VW AG. Er war in den Jahren 1993 bis 2002 Vorstandsvorsitzender der VW AG. Und er installierte 2007 mit Martin Winterkorn einen VW-Vorstandsvorsitzenden, der als Piech-Vasall gilt und der bis heute im Konzern den Familienwillen durchsetzt.

Das Regime des Ferdinand Piech bei VW hat absolutistischen Charakter: Die Hälfte der Aufsichtsratssitze der Kapitalvertreter sind Mitglieder der Familie Porsche-Piech. Auf der letzten VW-Hauptversammlung, im April 2012, wurde Ursula Piech, die Ehefrau von Ferdinand Piech, in den Aufsichtsrat gewählt. Sie nimmt auch entscheidende Positionen in zwei Stiftungen ein, die Ferdinand Piech im Jahr 2010 gründete, auf dass auch nach seinem Tod sein Erbe im Geiste von Piech-Porsche fortgeführt werde. Margret Huckow bezeichnete in der „Financial Times Deutschland“ diese Art Wahrung der Familiendynastie als „mittelalterliches Prinzip“;¹ in der konservativen „Welt“ wurde 2012 der Hofstaat wie folgt beschrieben: „Wie groß der Respekt der Herren vor 'Uschi' Piech schon heute ist, zeigt der Dienstagmorgen: Bei der Besichtigungsrunde warten die mächtigen Chefs der Konzernmarken wie Schuljungen, während das Ehepaar Piech durch die Halle im Hamburger Kongresszentrum (in dem die VW-Hauptversammlung mit der Wahl des Aufsichtsrats stattfindet; W.W.) schreitet: James Muir bei Seat, Rupert Stadler bei Audi, Matthias Müller bei Porsche – die Markenvorstände öffnen selbst die Motorhauben und erläutern neue Designideen. Das Ehepaar Piech hört zu. Ursula Piech setzt sich in Autos, inspiziert den Kofferraum eine roten Seat Toledo. Nur, wenn es ganz technisch wird, tritt sie zurück: Als Ehemann Ferdinand im Motorraum eines Continental GT V8 (der Luxusmarke Bentley; W.W.) einen Schraubdeckel prüft...“²

Ferdinand Piechs Krieg in der Autowelt, seine baskische Hilfstruppen und Peter Hartz Für „Ferdinand den Starken“ ist der Kampf um die Vorherrschaft in der Autowelt ein Kampf um die Durchsetzung persönlicher Macht, ja, ein Krieg. Am 1. Januar 1993 wurde Ferdinand Piech, bis dahin Audi-Chef, neuer VW-Vorstandsvorsitzender. Am Beginn der Piech-Herrschaft in Wolfsburg stand der Fall José Ignacio López: Piech warb López, damals ein GM-Opel-Top-Manager, bei der US-Konkurrenz ab. López und eine Gruppe von sieben anderen GM-Top-Leuten, die sich selbst als „Krieger“ bezeichneten, wechselten ins Top-Management von VW. López & Co. brachten dabei als Mitgift große Mengen von geheimem GM-Material mit (u.a. zum Bau einer besonders kostensparenden Fabrik für einen neuen Pkw). Es kam zu einem offenen Wirtschaftskrieg zwischen GM und VW. Gerhard Schröder, damals niedersächsischer Ministerpräsident und VW-Aufsichtsrat, äußerte 1994: „GM und die USA betreiben einen aggressiven Angriff auf den Wirtschaftsstandort Deutschland“. Piech konnte jahrelang nicht mehr in die USA reisen, weil er eine Inhaftierung und einen Prozess wegen Industriespionage befürchten musste. Nach einem dreijährigen Wirtschaftskrieg musste Piech klein begeben: Lopez wurde in die Wüste geschickt, VW musste

100 Millionen US-Dollar Schadenersatz bezahlen und für eine Milliarde Euro Teile bei GM zukaufen. Nikolaus Piper bilanzierte in der *Zeit*: „Vorstand und Aufsichtsrat von VW stehen vor einem Scherbenhaufen.“³

Es war Ferdinand Piech, der 1993 Peter Hartz, Erfinder und Namensgeber des deutschen Armutssystem „Hartz IV“, in den VW-Vorstand holte. Das erste Projekt von Hartz bestand in einer Kürzung von Arbeitslohn und Arbeitszeit um jeweils 20 Prozent, was eine Kostensenkung um eine Milliarde DM ergab. Später folgte eine Produktionsausgliederung („5000 mal 5000“), mit der in großem Umfang der VW-Haustarif unterlaufen wurde. In der Periode von Piech als VW-Vorstandsvorsitzender und Hartz als Personal-Vorstand wurde im Konzern ein umfassendes System zur Korrumpierung der Arbeitnehmervertretung mittels Sonderzahlungen und Luxusreisen installiert. Im Zeitraum 1995 bis 2005 flossen allein an den Betriebsratsvorsitzenden Klaus Volkert zwei Millionen Euro als „Sonderbonus“ und an dessen brasilianische Geliebte weitere 400 000 Euro. Piech und Hartz unterzeichneten im Mai 1998 auch gemeinsam einen Brief an Volkert, in dem sie diesem eine besonders hohe Pension zusicherten. Doch vom gesamten System der Korrumpierung des Betriebsrats hatte angeblich nur das VW-Vorstandsmitglied Peter Hartz Kenntnis – so die Bilanz des Gerichts, das im Januar 2008 über Klaus Volkert urteilte. Piech trat in dem Prozess als selbstherrlicher Zeuge auf mit der Haltung: „Ich baue Autos – das Schmiergeld zahlen andere“.⁴

Inzwischen mag vieles anders sein. Doch auch die aktuelle Arbeitnehmervertretung im Autokonzern identifiziert sich vollumfänglich mit dem Unternehmen. Der gegenwärtige Betriebsratsvorsitzende Bernd Osterloh sieht eine „Produktmitbestimmung“ der Arbeitnehmervertretung und trat für eine Verlängerung der Amtszeit des 75jährigen Aufsichtsratschefs Ferdinand Piech ein.⁵

Profitmaximierung, Kapitalrendite und Börsenwert – das sind nach den Lehrbüchern aktueller Betriebswirtschaft die entscheidenden Kriterien für ein „modernes, erfolgreiches Unternehmen“. Für Ferdinand Piech sind dies lediglich Maßstäbe unter anderen. Für Piech geht es in erster Linie um Größe, Macht und um die Verwirklichung einer höchst persönlichen Autowelt.

Absurde Entscheidungen wie im Absolutismus

Das erklärt, warum Piech auf seinem Weg nach ganz oben – siehe den erwähnten Fall López – enorm kostspielige Fehlentscheidungen traf. So wollte Piech den Kronjuwel der Autowelt, Rolls Royce, übernehmen. Er setzte dabei eine Milliarde DM in den Sand, weil buchstäblich vergessen wurde, neben den eher antiquierten Produktionswerke in Crewe auch die Rolls Royce-Namensrechte zu erwerben.⁶ Rolls Royce landete bei BMW. Dank des „Systems VW“ wurde Piech bei dieser krass teuren Fehlinvestition von seinem Aufsichtsrat – Gerhard Schröder inbegriffen – einstimmig unterstützt.

Und weil Piech auch oberhalb des Passat ein VW-Modell bieten und weil es dieses Segment nicht den Oberklasse- und Luxus-Konzernmarken Audi, Lamborghini, Bentley oder Bugatti überlassen will, ließ er das Modell „Phaeton“ entwickeln. Das Auto ist 2,2 bis 2,6 Tonnen schwer; der Preis liegt zwischen 74 000 und 97 800 Euro (ohne Zusatzausstattungs Pakete). Laut Greenpeace liegt der Spritverbrauch im Stadtverkehr bei gut 17 Litern auf 100 km. Die Emissionen liegen mit 265 bis 290 g CO₂ je km bei mehr als dem Doppelten des angestrebten EU-Grenzwertes. Seit der Aufnahme der Phaeton-Produktion in Zwickau und Dresden Ende 2001 und bis heute wurden rund 50 000 Phaeton-Modelle produziert – nach Kriterien der modernen Autoindustrie handelt es sich damit um Kleinstserien, die auch noch vom Konkurrenten BMW oder von der konkurrierenden Hausmarke Audi im vergleichbaren Luxussegment deutlich übertroffen werden.

Diese wenig an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientierten Grunddaten der Phaeton-Produktion werden nochmals durch die Art der Endmontage unterstrichen: Die Rohkarosserien werden aus dem VW-Werk im sächsischen Mosel in die „Gläsernen Manufaktur“ in Dresden angeliefert. Die Endmontage findet dort in fast traumhafter Stille durch 250 VW-Beschäftigte in weißen Overalls statt. Der Boden ist mit kanadischem Bergahorn ausgelegt. Die Stadt Dresden behauptet auf ihrer offiziellen Website, es handle sich hier um ein „Vorzeigewerk der Zukunft“, in dem „Elemente der industriellen Automobilproduktion und die manufakturmäßige Fertigung verschmelzen (...) zu einem Prozess, der für den Besucher transparent ist.“⁷ Vorgezeigt wird hier allerdings nicht moderne industrielle Fertigung – in den rentablen VW-Autofabriken sind 60-Sekunden-Taktzeiten und ein hoher Lärmpegel vorherrschend –, sondern die Umsetzung einer Grundidee, die 1935 auf der Ausstellung „Wunder des Lebens“ mit dem ersten „Gläsernen Mensch“, 1938 auf der Automobilausstellung in Berlin oder im gleichen Jahr auf der Gau-Ausstellung „Sachsen am Werk“ in Dresden mit ersten Präsentationen eines „Gläsernen Motors“ in die Tat umgesetzt wurden. Der damals junge Schweizer Schriftsteller Max Frisch berichtete bereits 1935 über diese Tendenz im NS-Staat in der Neuen Züricher Zeitung ausgesprochen kritisch. Mit dieser Art Transparenz werde zwar Aufklärung versprochen, doch in Wirklichkeit eine Ideologie von Natur- und Technikbeherrschung vermittelt, die wenig mit der realen Welt zu tun habe.⁸

Tonnenideologie, die verhängnisvoll werden kann

Um sein Ziel „Wer ist der Größte?“ zu erreichen, setzt Piech in erster Linie auf Tonnenideologie: Wer produziert weltweit am meisten Autos? Konsequenterweise rückt dabei *China* ins Zentrum. Seit 2011 ist China für VW der wichtigste Markt. Seit 2010 ist VW in Schanghai der größte VW-Produktionsstandort, zugleich die größte Autofabrik der Welt.⁹ In China verkaufte VW 2012 2,8 Millionen Pkw – 25 Prozent mehr als im Vorjahr. VW ist in China Marktführer, mit einem Marktanteil von 20 Prozent. Im Zeitraum 2013 bis 2015 sollen dort Investitionen in Höhe von 10 Milliarden Euro in Modernisierung und in sieben neue VW-Werke getätigt werden. Die gesamten Produktionskapazitäten allein in China sollen auf vier Millionen gesteigert werden. Zum Vergleich: In Deutschland lag die VW-Produktion 2012 bei 2,3 Millionen Fahrzeugen.

Dass es irgendwelche Schranken für einen Autoabsatz geben könnte, sieht niemand bei VW. Als im Februar 2013 in Peking die Grenzwerte für die Schadstoffbelastung um das 30-fache höher lagen als von der Weltgesundheitsbehörde empfohlen – rund die Hälfte der Schadstoffbelastung ist dem Autoverkehr zuzurechnen – kommentierte dies der VW-Gesamtbetriebsratsvorsitzende Osterloh, wie folgt: „Wenn die Messungen ergeben, dass die Schadstoffbelastung in den Lungen zu hoch ist, dass bestimmte Richtwerte überschritten werden, ziehen wir unsere Leute in Peking ab.“¹⁰ Er bezog sich dabei auf das deutsche VW-Personal in Peking, auf insgesamt rund 50 Menschen.

Der VW-Alleinherrscher Piech ist Überzeugungstäter. Zwei Journalisten der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“, die Piech porträtierten, wurden am Ende ihres Besuchs in die „Piechsche Tiefgarage“ im privaten Domizil in Salzburg geführt. „Zwölf private Autos stehen hier: Blickfänge sind drei rote Ferraris...“ Es folgten zehn Zeilen mit diversen Details zu den Pkw-Modellen.¹¹ Piech ist im übrigen überzeugt, dass „die private Verweildauer der Menschen im Auto immer länger wird. Die ganze Kommunikationsvielfalt, die heute iPhone und iPad liefern, die wird man künftig im Auto haben.“

Das VW-Imperium mit seinen inzwischen mehr als 500 000 Beschäftigten und einem Dutzend Marken (u.a. VW, Audi, Skoda, Seat, Bentley, MAN, Scania, Porsche) wurde, einschließlich der „Kraft-durch-Freude-Stadt“ Fallersleben, heute die „Autostadt Wolfsburg“, bekanntlich vom NS-Regime geschaffen. Das Grundkapital beruhte auf zwei kriminellen Akten: Erstens auf Raub; den Geldern der am 2. Mai 1933 verbotenen Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB). Zweitens auf der Zwangsarbeit von 20.000 verschleppten Frauen und Männern. Der Chefkonstrukteur des KdF-Wagens, des späteren VW-Käfers, war Ferdinand Porsche, Großvater von Ferdinand Piech. Dass die Familiendynastie Porsche-Piech heute erneut das VW-Imperium beherrscht, verdankt sie im wesentlichen dem 1937 abgeschlossenen VW-Vertrag, wonach dieser Familie je hergestelltem KdF-Wagen „0,5 Prozent Erfolgsprämie oder 5 Reichsmark“, später 1 Prozent des Bruttoverkaufspreises zu bezahlen waren.

Der Vertrag behielt auch nach dem Untergang des NS-Regimes seine Gültigkeit bei; 21,5 Millionen VW-Käfer-Modelle wurden im Zeitraum Sommer 1945 bis Juli 2003 weltweit hergestellt. Allein aus dieser Fertigung kassierte die Familiendynastie Porsche-Piech gut 110 Millionen DM. Die aktuellen Gewinne aus den VW-Anteilen liegen deutlich höher. Allein im Jahr 2011 floss der Familienholding Porsche SE eine Dividende aus deren VW-Aktienpaket in Höhe von 480 Millionen Euro zu.¹²

Dieser Beitrag stelle eine stark erweiterte Fassung eines Kommentars von Winfried Wolf dar, der in Lunapark21, Heft 21/2013 (Frühjahr 2013) erschien.

Anmerkungen:

1 Margret Huckow, *Liebe statt Leistung*, in *Financial Times Deutschland* vom 18. April 2012. Ursula Piech, die zwanzig Jahre jünger ist als ihr Ehemann, könnte, gerade auch weil sie keine Autoexpertin und keine Ingenieurin, sondern gelernte Kindergärtnerin ist, durchaus im Sinne des VW-Konzerns eine gute Wahl für die „Zeit nach Ferdinand“ sein. Friede Springer oder Liz Mohn, die im Springer-Konzern bzw. im Bertelsmann-Imperium eine vergleichbare Biographie wie Ursula Piech, geborene Plasser, haben, demonstrieren Vergleichbares. Meine implizite Kritik an dieser Art Familien-Dynastie bezieht sich in erster Linie auf die paternalistische und absolutistische Vorgehensweise, wie Ferdinand Piech seine Gattin im Konzern instrumentalisiert.

2 *Und Ferdinand Piech sagt: 'Danke, Uschi!'*, in: *Die Welt* vom 19. April 2012.

3 Nikolaus Piper, *Wenn Wettbewerb zum Vernichtungskampf wird*, in: *Die Zeit* vom 6. Dezember 1996.

4 Als der Oberstaatsanwalt von Piech Informationen über ein ominöses VW-Konto mit der Ziffer 1860, über das alle Schmiergeldzahlungen liefen, haben will, wird er von Piech wie folgt beschieden: „Zu meiner Zeit als Vorstandsvorsitzender hatte ich keinen Anlass, mich jemals mit diesem Konto zu beschäftigen.“ Es habe schließlich bis zu 7000 Kostenstellen im Konzern gegeben. „Die großen Dinge“, das Geschäft in Nordamerika, Seat, China ..., „das ist Vorstandstätigkeit.“ Kristina Spiller, *Ferdinand der Große*, in: *Financial Times Deutschland* vom 10. Januar 2008.

5 In: *Die Welt* vom 19.3.2011. Frage: „Vorstandschef Martin Winterkorn verdient 9,3 Millionen Euro (...) Finden Sie das eigentlich gerecht?“ Antwort Bernd Osterloh: „Wir sind uns auf der Arbeitnehmerseite einig, dass er das Geld verdient hat.“ 2011 erhielt Winterkorn bereits 16,6 Millionen Euro. Zum Thema „Produktmitbestimmung siehe Osterloh-Interview in *Die Welt* vom 12. 11.2006.

- 6 *Der Spiegel*, 32/1998. „VW-Chef Ferdinand Piech kassierte Spott, weil er die gerade erworbene Marke Rolls Royce wieder an BMW verloren hatte.“
- 7 Nach: www.dresden.de, abgerufen am 31.3.2013, 12.26 h.
- 8 Frisch: „Wunderbar ist der gesunde Mensch! – so ließe sich diese erste Halle betiteln; doch schon die nächsten Räume versuchen eine Nutzbarmachung unserer Begeisterung, denn alles Folgende hat etwa diesen Sinn: Gesund und wunderbar ist nur der nordische Mensch. (...) Am eindrucklichsten war mir, die Gesichter der Besucher zu beobachten: ausdruckslos beobachteten sie das Gebotene.“ Max Frisch, 1935, in: *Neuen Züricher Zeitung*, hier nach: Elisabeth Vaupel, *Gläserne Technik durch Plexiglas – zur Ideologie transparenter Modelle in den dreißiger Jahren*, in: *Kultur und Technik* 2/2011, S.30. Im übrigen ist auch die Konzeption einer „Autostadt“, die Piech in Wolfsburg im Jahr 2000 für 430 Millionen Euro verwirklichen ließ, mit der Grundidee, dass möglichst viele Käufer eines Volkswagen-Modells ihren Pkw selbst vor Ort abholen sollten, eine Idee, die dem Kraft-durch-Freunde-Werk in Fallersleben zugrunde lag. In der Fachpublikation „Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich“ heißt es: „Die sozialpolitischen Illusionen (die mit dem Werk in Fallersleben verbunden waren; W.W.) zerstoben unter den Bedingungen des Krieges. Das Hotel für die Abholer der KdF-Wagens ebenso wie die Einrichtungen zur Betreuung der Hunderttausende von Besuchern, die Lafferenz (der zusammen mit Ferdinand Porsche Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens – Gezuvor, war; W.W.) ursprünglich erwartete, blieben mit Ausnahme eines – auch auf Anregung Hitlers hin ca. 1,3 Kilometer langen Besucherganges im Südrandbau, von dem aus Besucher Einblick in die Fertigungsabteilungen der vier Produktionshallen nehmen konnten, unverwirklicht.“ Hans Mommsen / Manfred Grieger, *Das Volkswagenwerk ...*, Düsseldorf 1996, S. 266.
- 9 Das Werk ist ein Joint Venture von VW und der Stadtregierung von Shanghai. Es liegt in der Autostadt Anting („German Town Anting“), die vom Architekturbüro Albert Speer und Partner GmbH geplant wurde. Albert Speer junior ist der Sohn des Generalbauinspektors Albert Speer in der NS-Zeit, der auch in die Planungen der Autostadt Fallersleben einbezogen war. Zu Anting und VW Schanghai: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 17. Juni 2010.
- 10 *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 1. Februar 2013. Zur Schadstoffbelastung in Peking schrieb die *Financial Times*: „At its worst on Saturday night, the level of harmful particulates in the air reached 36 times that recommended as safe by the World Health Organization.“ (14. 1. 2013).
- 11 Eckhard Schimpf / Wolfgang Peters, *Das tiefe Denken für drei, vier Züge voraus*, in: *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung* vom 19. September 2010.