

Das „System Volkswagen“

Niedersachsen als NS-Erbe und VW-Großaktionär

Stephan Krull

Der Geburtsfehler: Von den Nazis zum Zweck der „Volkspropaganda“ mit geraubtem Gewerkschaftsvermögen und Sklavenarbeit aufgebaut, sollte es ein NS-Musterbetrieb in einer NS-Musterstadt werden. Das zu vollbringen erklärten sich Ferdinand Porsche, Schwiegersohn Anton Piëch und Architekt Peter Koller nicht uneigennützig bereit. Die sogenannte „Deutsche Arbeitsfront“ (DAF) band das Werk in ihre „Kraft-durch-Freude“-Propaganda ein. So wurde als Name auch nicht der Sammelbegriff „Volkswagen“ gewählt, sondern „KdF-Wagen“: gebaut für eine fünfköpfige Familie oder für „drei Mann und ein Maschinengewehr“, wie aus dem Exposé von Porsche vom 17. Januar 1934 hervorgeht: „Ein Volkswagen darf kein Fahrzeug für einen begrenzten Verwendungszweck sein, er muss vielmehr durch einfache Wechsel der Karosserie allen praktisch vorkommenden Zwecken genügen, also nicht nur als Personenwagen, sondern auch als Lieferwagen und für bestimmte militärische Zwecke geeignet sein.“

Tatsächlich wurde kein einziges ziviles Fahrzeug ausgeliefert. Produziert wurden jedoch Rüstungsgüter vom Kommandeursfahrzeug über Schwimmbwagen bis hin zur Nazi-„Wunderwaffe“ V1, weshalb das Werk von den Alliierten bombardiert wurde. Dem Profit von Porsche und Piëch in Höhe von fast 10 Millionen Reichsmark war das nicht abträglich.

1

Brüche und Kontinuität

Im Frühjahr 1945 setzten sich Porsche und Piëch ab, Wolfsburg wurde im April von US-Truppen besetzt, viele Tausend Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter wurden befreit. Die DAF wurde als verbrecherische Organisation aufgelöst. 1949 übergab die britische Militärverwaltung das Werk „zu treuen Händen“ an die neu gegründete Bundesrepublik Deutschland, die ihrerseits die Verwaltung auf das Land Niedersachsen übertrug. Da ein „herrenloses“ Unternehmen in das aufzubauende System der kapitalistischen Ökonomie nicht passte, waren die Bundesregierung und die konservativen, restaurativen Kräfte immer um eine Privatisierung bemüht. Dabei stießen sie auf die Ansprüche der Gewerkschaften wegen der ursprünglichen Finanzierung des Werkes mit geraubtem Gewerkschaftsvermögen. Erst zehn Jahre später gelang mit Hilfe der SPD und einem zu diesem Anlass geschaffenen „VW-Gesetz“ die Teilprivatisierung: 60 Prozent der geschaffenen Aktien wurden in Volksgemeinschaftstradition als „Volksaktien“ verkauft, jeweils 20 Prozent verblieben beim Bund und beim Land Niedersachsen. Im VW-Gesetz ist – als Konzession an die Gewerkschaften – ein über das Aktien- und Mitbestimmungsgesetz hinausgehender Einfluss der „Arbeitnehmervertreter“ sowie eine Sperrminorität von 20

Prozent der Stimmen in der Aktionärsversammlung verankert. Das ist, nach der Gründungsgeschichte, der zweite Schritt zur Herausbildung des „Systems Volkswagen“.

Ungenutzte Möglichkeiten

Seither sitzen im VW-Aufsichtsrat der Ministerpräsident und ein weiterer Landesminister, meist der für Wirtschaft zuständige, auf der Bank der Anteilseigner neben den Vertretern aus dem Porsche- und Piëch-Clan. Ihnen gegenüber sitzen zehn Arbeitnehmervertreter: Betriebsratsvorsitzende, der IG Metall-Bezirksleiter, der Vorsitzende der IG Metall. Sie alle fühlen sich, wenn auch in verschiedenen Rollen, dem Aktiengesetz entsprechend dem Unternehmen verpflichtet.

Ein Höhepunkt dieser symbiotischen Entwicklung konnte im Frühjahr 2015 beobachtet werden, als Ferdinand Piëch überraschend aus dem Aufsichtsrat ausschied und die Kapitaleseite so schnell keinen neuen Vorsitzenden aus dem Hut zaubern konnte. Der vormalige IG Metall-Vorsitzende Berthold Huber war in der Zeit zwischen April 2015 und Oktober 2015 – bis zum Aufbrechen des Dieseldieselgate-Skandals – amtierender Aufsichtsratsvorsitzender. Die Zeit verstrich, ohne dass auch nur der Versuch unternommen wurde, diese Mehrheitsposition im entscheidenden Gremium für eine andere – eine sozialere und stärker ökologisch ausgerichtete Weichenstellung zu nutzen. Im Gegenteil: In der ersten Reaktion auf den Abgasbetrug wurde erneut ein Vertrauter von Piëch, der Porsche-Mann Müller – einer jener Herren „mit Benzin im Blut“ – zum Vorstandsvorsitzenden berufen. Der in den Betrug verstrickte vormalige Finanzvorstand Pötsch wurde Aufsichtsratsvorsitzender der VW AG.

2

Eine Hand wäscht die andere

Was machen nun die Staatsmänner – Frauen war noch nicht darunter – im Aufsichtsrat von Volkswagen? Sie sorgen dafür, dass Standorte, Produktion und Beschäftigung und somit Arbeitsplätze und Steuereinnahmen im Land bleiben. Mit allen Mitteln, aber nicht wirklich zukunftssträchtig, wie wir sehen. Und wenn es um Gesetze geht, wird schon mal kräftig für Volkswagen interveniert oder ein Auge zugedrückt. In diesem Sinn gibt es eine Allparteien-Koalition. Der Grüne Jürgen Trittin ist dafür bekannt, sich als Landes- und Bundesminister auf europäischer Ebene für weniger scharfe CO₂-Richtlinien eingesetzt zu haben. Der Sozialdemokrat Gerhard Schröder – vor seiner Kanzlerschaft war er niedersächsischer Ministerpräsident – hat sich gern als „Genosse der Bosse“ gesehen, gar als „Autokanzler“ und sich kindisch gefreut, als Piëch ihn nebst Gattin zum Wiener Opernball hat einfliegen lassen. Als Dank wurde VW-Personalvorstand und IG Metall-Mitglied Peter Hartz dann Vorsitzender der Regierungskommission „Moderne Dienstleistungen am Arbeitsmarkt“. Die Hartz-Gesetze sind das üble Resultat dieser Kumpanei. Die Rolle des Christdemokraten und Ex-Ministerpräsidenten und Ex-Bundespräsidenten Christian Wulff bei der Übernahme durch Porsche ist dubios und nicht ganz aufgeklärt.

Den Vogel abgeschossen hat dann der Sozialdemokrat Sigmar Gabriel. Als er nach verlorener Landtagswahl 2003 arbeitslos geworden war und seinen Abschied aus dem VW-Aufsichtsrat nehmen musste, gründete er flugs eine Beraterfirma mit dem flotten Namen Communication Network Service, um dann für schlappe 130000 Euro das Unternehmen in Sachen „europäische Industriepolitik“ zu beraten.

Gabriel als VW-Lobbyist

Kaum war das Thema VW-Diesellabgas-Skandal in den Medien, stellte sich Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel schützend vor den Autokonzern. „Ich halte nichts von schnellen Schlagzeilen und politischer Profilierung zu Lasten von VW (...) Es wird in Deutschland darum gehen, dass wir aufpassen, dass wir nicht übers Ziel hinausschießen.“ Gabriel sagte dies sinnvollerweise in Wolfsburg vor Ort, im Rahmen einer Konzernbetriebsratstagung im „Congress Park“. Die Wolfsburger Allgemeine Zeitung, die diese Sätze in ihrer Ausgabe vom 8. Oktober drucken durfte, wusste das zu schätzen. Auch dass sich Gabriel dann noch ausdrücklich für den Diesel als solchen einsetzte: „Es hängen über 70000 Arbeitsplätze an der modernen Dieseltechnologie“. Eigentlich fehlte nur noch der Hinweis, auf die Hightech-Jobs bei der „modernen Software-Motorensteuerung“.

Nun könnte Gabriels Rolle als Blauer-VW-Schutzengel die typische Buckelei eines Berufspolitikers vor dem größten deutschen Autokonzern sein. Tatsächlich ist es mehr. Es handelt sich auch um eine Buckelei vor dem zeitweiligen Arbeitgeber. Siehe den folgenden zehn Jahre alten Bericht:

„Sigmar Gabriel kennt sich aus in Brüssel. Schon bevor er Bundesumweltminister wurde, war er häufig dort. Als Mitinhaber der Firma Communication, Network, Service (Cones) machte er neben seinem Job als SPD- Fraktionschef im

Landtag von Niedersachsen Lobbyarbeit für VW in Brüssel – von November 2003 bis September 2004. [...] Als im Februar 2005 Nebentätigkeiten von Landespolitikern beim Wolfsburger Autobauer in die Schlagzeilen gerieten, nahm [der damalige VW-Chef; d. LP21-Red.] Pischetsrieder im Prüfungsausschuss des VW-Aufsichtsrat Stellung zum Vertrag zwischen Cones und VW: Im Sitzungsprotokoll heißt es zu den Ausführungen des Vorstandschefs: ‘Er informiert über den Zweck des am 1.11.2003 geschlossenen Vertrags, der aus Sicht der Volkswagen AG in engem Zusammenhang mit der von ihm – Pischetsrieder – zu jener Zeit wahrgenommenen Präsidentschaft bei Acea [dem Verband europäischer Automobilhersteller; d. LP21-Red.] gestanden habe’. Dass Acea-Positionen Wort für Wort Eingang in zentrale Passagen des Bereichs Umweltpolitik der Koalitionsvereinbarung [der 2005 gebildeten Großen Koalition aus CDU/CSU und SPD; d. LP21-Red.] gefunden haben, zeigt Punkt 7.5 ‘Verkehr und Immissionsschutz’ des Vertrags. Dort schreiben Union und SPD, sie wollten die ‘Selbstverpflichtung des Automobilverbandes Acea unterstützen’. Es geht um den Ausstoß von Pkw-Schadstoffen.“ [Damals wurde eine „Selbstverpflichtung“ von Acea zur Schadstoffreduktion akzeptiert anstelle einer verpflichtenden Reduktion. Acea hielt dann die „Selbstverpflichtung“ nicht ein.] Jan-Philipp Hein, in: Tageszeitung/Taz vom 19. Januar 2005

Das Problem wird verschärft und das „System Volkswagen“ dadurch gefährlicher, dass gerade auch die Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat keine grundlegenden Veränderungen will, wie am Beispiel von Berthold Huber deutlich ist. Es ist für Gewerkschaftssekretäre und Betriebsräte, die den antagonistischen Widerspruch zwischen Kapital und Arbeit „vergessen“ haben, nicht nur schick, mit den Großen aus Wirtschaft und Politik an einem Tisch zu sitzen. Dies ist durchaus auch lukrativ. Neben den Aufsichtsratsvergütungen und Sitzungsgeldern, von denen auch nach Überweisung an die Hans-Böckler-Stiftung noch Erkleckliches für das individuelle Einkommen übrig bleibt, fällt auch sonst einiges ab, wenn man es denn will und für sein Ego braucht. Unter diesen Bedingungen, verstrickt in ein

engmaschiges „System VW“, sah sich die Betriebsratsriege um Klaus Volkert zu keinem ernsthaften Widerspruch in der Lage, als das Vorstandsmitglied Peter Hartz sie in die Bordelle rund um den Erdball führte. Dieser Skandal war ein weiteres Mal Wasser auf die Mühlen rechte Kreise, die das „System VW“ mit Mitbestimmung per se“ gleichsetzten.

Doch die Alternative zu diesem „System Volkswagen“ ist nicht weniger Mitbestimmung, ist nicht die Abschaffung des VW-Gesetzes wie es jetzt wieder von einigen gefordert wird. Die Alternative ist Demokratisierung und die Ausweitung der Mitbestimmung.

Auch heute könnte im VW-Konzern im Aufsichtsrat mit einer von Gewerkschafts- und Landesvertretern gestellten Mehrheit von 12 zu 8 eine grundlegend andere Ausrichtung des Konzerns beschlossen werden: Es könnte beschlossen werden, die ausgeschütteten Gewinne aus kriminellen Aktivitäten vom Porsche-Piëch-Clan und der Katar-Holding zurückzufordern zwecks Schadensregulierung.

Es könnte entschieden werden, Produkt und Produktionsmodell grundlegend sozial-ökologisch auszurichten.

Es könnte entschieden werden, die Mitbestimmung grundsätzlich inhaltlich zu erweitern auf Produkt und Produktion sowie andere gesellschaftliche Gruppen wie z.B. die Umweltverbände in diese Mitbestimmung einzubeziehen.

Es könnte entschieden werden, die künftigen Unternehmensziele so auszurichten, dass sie mit legalen Mitteln, ohne Ausbeutung von Menschen und Ressourcen und ohne Vergiftung des Klimas erreichbar sind.

In der bisherigen Geschichte des Unternehmens ist diese Möglichkeit nicht ernsthaft erwogen worden. In der gegenwärtigen existenziellen Krise ist dies der einzige Ausweg, der nicht – früher oder etwas später – in die Katastrophe führt.

Stephan Krull war Betriebsrat bei VW in Wolfsburg in den Jahren 1990 bis 2006; er ist Buchautor.