Der Autor dieses Beitrags, Stephan Krull, war 16 Jahre Mitglied des Betriebsrates bei VW Wolfsburg. Da in der deutschen Öffentlichkeit der Eindruck entstanden ist, als ginge es beim Gerangel um die Führungspersonen und die Kontrolle von Volkswagen eher um den Machtkampf zwischen Familienmitgliedern, haben wir **Stephan Krull**[*] gebeten, seine Sicht der Entwicklung des vermeintlich „volkseigenen" Unternehmens zu skizzieren. **Albrecht Müller**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/150513_Porsche_Piech_Clan_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Der Abgang von Ferdinand Piëch aus dem Aufsichtsrat von Volkswagen ließ die Automobilindustrie erbeben. Die Beschäftigten hielten den Atem an – „Gott sei Dank nicht die Bänder", so ein Aktionär – und öffentlich bedankten sich VW-Chef Winterkorn und der kommissarische AR-Vorsitzende Berthold Huber bei dem „genialen Techniker" (Winterkorn), bei dem „großartigen Unternehmer, Ingenieur und Visionär" der – so Winterkorn – die Automobilindustrie der zurückliegenden fünf Jahrzehnte geprägt hätte. Das sind übrigens die gleichen Zuschreibungen, die seinem Großvater Ferdinand Porsche (SS-Oberführer und Kriegsverbrecher) gemacht wurden – allerdings von Adolf Hitler, der den Titel „genialer Konstrukteur" bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes am 26. Mai 1938 vor 70.000 begeisterten Claqueuren in die Welt setzte. Seither geistert mit Porsche das Attribut „genialer Konstrukteur" durch die Welt und wird von interessierter Seite immer wieder befeuert.

Porsches Schwiegersohn Anton Piëch, dem fanatischen Nazi und Vater von Ferdinand Piëch, wurde diese zweifelhafte Ehre nicht zu Teil – schließlich war er als Jurist nur der „Geschäftsführer" des Rüstungsbetriebes „Volkswagenwerk", dessen Kasse mit 10 Millionen Reichsmark er bei seiner Flucht aus Wolfsburg im Frühjahr 1945 raubte und sicher nach Österreich brachte – eine der Quellen des Reichtums des Familienclans.

Am 10. April 1945 befreiten die Soldaten der US-Army die Überlebenden der 20.000 Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus den Klauen von Porsche, Piëch und der SS: Zwangsarbeit als weitere Quelle des Reichtums des Clan. Das Volkswagenwerk war „herrenlos", da die Nazi-Organisation DAF (Deutsche Arbeitsfront), die bisher über das Werk als „Eigentümer" verfügte, als verbrecherische Organisation aufgelöst war. Finanziert wurden Entwicklung des Fahrzeuges und Bau der Fabrik durch eben diese Nazi-

Organisation mit dem den freien Gewerkschaften geraubten Vermögen – der wesentlichen Reichtums-Quelle des Clan.

Im Oktober 1949, kurz nach der Gründung des westdeutschen Teilstaates, übergaben die Briten das Werk „treuhänderisch" der Bundesregierung. Der vormalige Wehrwirtschaftsführer Heinrich Nordhoff war bereits zum Generaldirektor bestellt (gelegentlich wurde über Werkfunk noch das „Horst-Wessel-Lied" gespielt). Der kalte Krieg war so weit fortgeschritten, dass an eine Rückgabe an die Gewerkschaften nicht zu denken war. Volkswagen blieb ein „volkseigener Betrieb" unter Aufsicht des Landes Niedersachsen. Auch die Verbindungen zwischen Volkswagen und Porsche blieben vielfältig – von Lizenzgebühren an Porsche über viele Entwicklungsleistungen und exklusive Vertriebsrechte profitierte der Familienclan mit den beiden Strängen Porsche (Sohn Ferdinand „Ferry") und Piëch (Tochter Louise, verheiratete Piëch) mit ihrer kleinen Sportwagenfabrik in Stuttgart. Gefestigt wurde die Partnerschaft 1959 durch die Verheiratung der Nordhoff-Tochter Elisabeth mit Porsche-Enkel Ernst Piëch.

Die restaurativen Kräfte in der Bundesrepublik Deutschland drängten immer auf eine Privatisierung dieses „Fremdkörpers" in der „freien Marktwirtschaft". 1960 war es soweit, VW wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, 60% der Aktien wurden verkauft, je 20% blieben beim Bund und beim Land Niedersachsen. Verbunden war diese Umwandlung mit der Neu-Inszenierung der Volks- und Betriebsgemeinschaftsideologie der Nazis, indem „Volksaktien" bzw. „Belegschaftsaktien" ausgegeben wurden. Zugleich mussten an Gewerkschaft und Belegschaft Zugeständnisse gemacht werden: Die Geburtsstunde des VW-Gesetzes. Dieses gewährt dem Betriebsrat und der Gewerkschaft Mitbestimmungsrechte über das Mitbestimmungsgesetz und das Aktiengesetz hinaus. Gegen den Widerstand der Gewerkschaft wurde 1988 die zweite Teilprivatisierung unter Helmut Kohl gestartet, die Bundesregierung veräußerte ihre Anteile an Volkswagen. Es folgten Angriffe der EU-Kommission – das VW-Gesetz behindere den „freien Kapitalverkehr"; in seiner Substanz konnte das Gesetz jedoch erhalten bleiben.

Notwendiger Einschub: *Durch Emissionsvorgaben der EU (CO2-Richtlinie) sind alle Automobilfirmen gezwungen, ihre Flottenverbräuche zu reduzieren. Insbesondere für Hersteller von Oberklasse-Fahrzeugen ist das eine schwierige Aufgabe, die durch Produkterweiterung in die unteren Segmente gelöst wird. Für die Sportwagenschmiede Porsche, im Eigentum des Familien-Clan, war das keine Option. Porsche musste, um zu überleben, einen Partner finden, mit dem ein Modellmix zu dem maximal zulässigen CO2-Verbrauch führt.*

Der strategische Plan, um künftig noch mehr Profit zu realisieren, war eine Vertiefung der

Kooperation Porsche und Volkswagen – selbstverständlich unter dem Kommando von Porsche. Porsche-Geschäftsführer Wiedekind wurde beauftragt, die Übernahme des VW-Konzerns in die Wege zu leiten – und ging – so der Verdacht – mit krimineller Energie (Marktmanipulation) daran, die Vorgabe des Familien-Clans zu erfüllen. Als klar wurde, dass der David Porsche den Goliath Volkswagen nicht stemmen kann, stand Porsche mit 11 Milliarden Euro Schulden unmittelbar vor dem Absturz. Nun wurde der Spieß zweimal gedreht: Erst „kaufte" Volkswagen die Automobilfertigung von Porsche und entschuldete damit den Laden. Die von Wiedekind gekauften Volkswagen-Aktien waren bei der inzwischen neu gegründeten Porsche Holding SE gelandet und verblieben dort. Nun gehört die Automobilfertigung von Porsche zum VW-Konzern, die Hälfte von Volkswagen gehört aber dem Familien-Clan von Porsche und Piëch – weiterer Großaktionär ist das Emirat Katar (über dessen menschenverachtende Politik wir ja durch die Vergabe der Fußball-WM inzwischen mehr wissen). Diesen beiden Großaktionären ist eigentlich nur noch die gesetzliche Mitbestimmung im Wege. Ferdinand Piëch will den bald weltgrößten Automobilproduzenten endgültig heim ins Familienreich führen. Und da ist der gegenwärtige Vorstandsvorsitzende mit guten Beziehungen zum Betriebsrat und mit Ambitionen auf den Aufsichtsratsvorsitz im Wege – also erklärt Piëch, er sei „auf Distanz" zu Winterkorn – was dem gesenkten Daumen aus Gladiatorenkämpfen spätrömischer Zeit entspricht.

Volkswagen gehört zwar mehrheitlich dem Familien-Clan, es ist jedoch kein Familienbetrieb! Die Mehrheit im Aufsichtsrat, Arbeitnehmervertreter und Vertreter des Landes Niedersachsen, stürzten den Patriarchen vom Sockel. Wie in seiner Anfangszeit bei Volkswagen war er unberechenbar geworden, autoritär und herrschsüchtig; Eigenschaften, die auch seinem Großvater Ferdinand Porsche nachgesagt werden: er musste gehen. Zwei Nichten von ihm nehmen nun im Aufsichtsrat statt seiner und seiner Frau Ursula Platz: die 34-jährige Julia Kuhn-Piëch, Tochter vom Bruder Hans-Michel Piëch und die 57-jährige Louise Kiesling, Tochter der Schwester Louise Daxer-Piëch. Sie werden als Urenkel von Ferdinand Porsche genetisch ausreichend qualifiziert sein für diese gut dotierten Jobs im Aufsichtsrat. Und sie werden den Einfluss des Familien-Clan dezenter sichern, als Ferdinand Piëch das je konnte.

[«*] Der Autor war Mitglied des Betriebsrates bei VW in Wolfsburg von 1990 bis 2006
Siehe auch: 75 Jahre »Stadt des KdF-Wagen« / Wolfsburg, Stephan Krull (Hg.)
Volksburg / Wolfswagen, 1. Auflage 2013, Ossietzky-Verlag