

Beim „Volksporsche“ kooperierten sie noch friedlich: Volkswagen und Porsche produzierten von 1969 bis 1976 den Porsche 914. FOTO: ROMAN RAETZKE



Projekt Troja

Es war ein Wirtschaftskrimi, wie ihn Deutschland selten erlebt hat: Porsche wollte VW schlucken – und Wendelin Wiedeking zum mächtigsten Autoboss der Welt aufsteigen. Bald wird der Fall vor Gericht verhandelt. Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Stuttgart legt erstmals offen, was damals alles geschah

VON MAX HÄGLER UND KLAUS OTT

Stuttgart – Diese Geschichte spielt in Wolfsburg, Zuffenhausen und Pfingztal, einer Gemeinde am Rande des Kraichgaus. Aber eigentlich spielt sie auch in der großen, weiten Welt: in Paris, Venedig und Amsterdam. Und, ja, auch in Troja, dieser mythenumrankten Stadt in Vorderasien.

Troja – das ist die Geschichte vom hölzernen Pferd, mit dessen Hilfe die Belagerer einst die Stadt einnahmen. Troja – das steht für Täuschen und Tarnen.

Und genau darum geht es auch in dieser Geschichte, im größten Wirtschaftskrimi, den die Republik seit Jahren erlebt hat: Wurde hier getäuscht und getarnt? Hat sich hier ein kleines Unternehmen an ein anderes, großes herangeschlichen, um es zu übernehmen? Und haben die Manager, die deswegen schon 2005 über Schlachtpläne mit Titeln wie „Strategie Rationale Troja“ brüteten, die Öffentlichkeit und die Finanzmärkte über ihre wahren Absichten jahrelang in die Irre geführt? Oder haben sie, wie sie und ihre Verteidiger vorbringen, jahrelang bloß diese Pläne geprüft – und sind erst ganz am Schluss, im Herbst 2008, wirklich in den Krieg gezogen?

Wendelin Wiedeking, 62, ist am Montag dieser Woche weit weg von Troja – er steht in einem Flüchtlingswohnheim der Stuttgarter Arbeiterwohlfahrt, im Stadtteil Zuffenhausen, wo Porsche ansässig ist, und strahlt. Hier fliegen ihm die Herzen zu. Hier fragt ihn keiner, ob er etwas verbrochen habe. Hier begrüßt man ihn sogar noch als Porsche-Chef. 150 Flüchtlinge leben in den beiden Häusern, die Hälfte davon Kinder und Jugendliche, viele haben Schlimmes erlebt. Umso größer ist die Freude, dass Wiedeking 50 000 Euro gespendet hat, für einen Gymnastikraum, eine Fahrradwerkstatt und anderes mehr.

Wiedeking hat Bälle mitbringen lassen, die jetzt durch die Luft fliegen und nach denen die Kinder greifen. „Wiedeking-Stiftung“ steht auf den Bällen. Und „Respekt“. Als der einst mächtige Manager die strahlenden Augen sieht, sagt er, es sei ja bald Weihnachten, er gebe deshalb noch mal 5000 Euro dazu für Geschenke. Die Kinder jubeln, die Erwachsenen klatschen. Was Gutes tun, das tue immer gut, sagt Wiedeking. Die Hälfte der 50 Millionen Euro, die er 2009 bei seinem unfreiwilligen Abgang bei Porsche als Abfindung bekam, hat er in gemeinnützige Stiftungen gesteckt.

Wie schnell die Rollen doch wechseln. Heute der Spender, gestern der Macher, morgen der Angeklagte. Wiedeking war es, der in seinen 17 Jahren bei Porsche die Sportwagenmarke wieder zum Glänzen brachte. Und der, wenn alles so gelaufen wäre wie geplant, jetzt ganz oben stünde in der Autoindustrie. Er wollte als Chef von Porsche aus Zuffenhausen den großen VW-Konzern aus Wolfsburg übernehmen, ihn schlucken, ihn beherrschen. Er wollte den größten Autobauer der Welt führen.

Doch so ist es eben nicht gelaufen. Und so wird Wiedeking im nächsten Jahr auf der Anklagebank des Stuttgarter Land-

gerichts sitzen. Wird sich zusammen mit dem ehemaligen Porsche-Finanzchef Holger Härter wehren müssen gegen den Vorwurf, dass sie illegal getrickt hätten; dass sie die Börse getäuscht und ihre wahren Pläne mit VW viel zu spät, nämlich erst im Oktober 2008, bekannt gegeben hätten.

Das erfüllte den Tatbestand der „Marktmanipulation“, behauptet die Stuttgarter Staatsanwaltschaft in einer mehr als 200-seitigen Anklageschrift. Einen Vorwurf, den Wiedeking und Härter von Anfang zurückgewiesen haben. In der Anklageschrift wird detailliert, bisweilen minutiös das Geschehen ab 2005 nachgezeichnet, als eine Runde um Wiedeking und Härter heimlich den Plan geschmiedet habe, VW aufzukaufen. Was die Ermittler zusammengetragen haben, schafft erstmals ein nahezu vollständiges Bild vom jahrelangen Kampf zwischen Porsche und VW.

Mehr als 20 Zeugen hat die Staatsanwaltschaft befragt, darunter fast alle wichtigen Akteure; mehr als 200 Ordner Material gesammelt und ausgewertet. Die Anklageschrift zeigt: Die Konflikte zwischen den vielen Protagonisten waren weit heftiger, als es damals nach außen drang. Der große alte Mann im Volkswagen-Imperium, Ferdinand Piëch, sollte demnach entmachteter, niedersächsische CDU-Regierungschef und spätere Bundespräsident Christian Wulff aus dem Aufsichtsrat von VW abgewählt werden. Beide hatten Wiedeking und Härter bei ihren Plänen gestört. Es ist eine Geschichte von Machtkämpfen und Größenwahn, die Mitte 2005 beginnt.

Damals schon macht sich Wiedeking nach Erkenntnissen der Ermittler daran, mit dem kleinen Sportwagen-Hersteller, der damals gerade mal 100 000 Autos im Jahr baut, den großen VW-Konzern zu übernehmen. In Wolfsburg ahnt man offenbar noch nichts von der Attacke aus Stuttgart, während Wiedeking ein kleines Team zusammenholt: die Pfingztal-Runde, benannt nach der Gemeinde im Badischen, einem hübschen Ort, umgeben von Reb- und Obstbäumen, Wiesen. Dort befindet sich die Villa Hammerschmiede, die einst der Krupp AG gehörte. Heute ist sie ein feines Hotel, in der Konzernspitzen gerne tagen.

Die Pfingztal-Runde, das sind Wiedeking, Finanzvorstand Härter und sechs ihrer engsten Vertrauten. Ein auserlesener Kreis, der von aushäusigen Experten ergänzt wird; vor allem von Juristen der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer, die auf Übernahmen spezialisiert ist; und der Investmentbank Merrill Lynch. In diesem Kreis wird geheim die Strategie für eines der größten Übernahme-Vorhaben in der deutschen Industrie entwickelt.

Wer die Idee dazu hatte, ist unstritten, zwei Banken und Wiedeking pochen auf die Urheberschaft. Wann es ernst wurde, lässt sich dagegen auf den Tag genau rekonstruieren. Am 23. Juni 2005 treffen sich die führenden Vertreter der beiden Hauptaktionäre des Sportwagen-Herstellers, der Familien Porsche und Piëch. Ohne die beiden Clans mit ihren Chefs Wolfgang Porsche und Ferdinand Piëch geht eigentlich nichts in Zuffenhausen. Auch die Bande nach Wolfsburg sind eng. Der legendäre Ferdinand Porsche, der Großvater von Ferdinand Piëch, hatte einst den VW-Käfer entwickelt. Sein Enkel war später Vorstandschef in Wolfsburg und wirkt dort bis heute als Aufsichtsratschef.

Als die Porsches und Piëchs an jenem 23. Juni 2005 zusammenkommen, präsentieren ihnen Wiedeking und seine Leute ihren Plan. Der Aktienkurs von VW ist niedrig, die Gelegenheit günstig – und die Sache eilt. Die EU-Kommission will das angeblich marktfeindliche VW-Gesetz kippen, das Wolfsburg vor feindlichen Übernahmen schützt, weil gegen das Land Niedersachsen, das mit 20 Prozent an Volkswagen beteiligt ist, nichts in Wolfsburg geht.

In Stuttgart-Zuffenhausen löst der Vorstoß der EU Sorge aus, weil Porsche seine Autos teils günstig auf VW-Bändern zusammenbauen lässt: Erst dadurch ist Porsche so extrem profitabel geworden. Den Partner VW will man bei Porsche nicht verlieren, an Finanzinvestoren etwa, die den

Konzern zerschlagen könnten. Das Ziel sei, so wird Wiedeking später notieren, „die Gewinnung der Weltmarktführerschaft vor Toyota“. Mit ihm selbst an der Spitze.

Die Berater aus der Pfingztal-Runde lässt der ehrgeizige Porsche-Chef dazu mehrere Szenarien entwerfen; eines davon trägt den vielsagenden Titel „Strategic Rationale Troja“. In jenem Papier wird diskutiert, wie Porsche gegenüber dem VW-Management ein weitgehend unbeschränktes Weisungsrecht durchsetzen könne – und zwar durch einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Auf dieser Grundlage, so heißt es, sei es dann möglich, VW umzustrukturieren.

Gegner Winterkorn

Ab 2007 wird VW-Chef Martin Winterkorn zunehmend zum Gegner für den Porsche-Vorstand. VW will mit dem Sportwagen-Hersteller nur „wie unter fremden Dritten“ kooperieren. Eine Kampfansage. Bei Porsche wird überlegt, wie man Winterkorn an die kurze Leine nehmen könne. Porsche solle drei zusätzliche Aufsichtsratsmandate bei Volkswagen und fünf Aufsichtsratsposten bei der VW-Tochter Audi sowie Einfluss auf die Besetzung des VW-Vorstands und anderer wichtiger Managerposten bei Volkswagen erhalten. Anfang 2008 beklagt der Porsche-Vorstand in einer Präsentation für seinen Aufsichtsrat, wegen mangelnder Kooperation des VW- und Audi-Managements sei eine Konzernleitung durch Porsche derzeit nicht möglich.

Die Porsches und Piëchs sollen nach den Erkenntnissen der Ermittler ebenfalls angetan sein von der Aussicht, via Stuttgart auch in Wolfsburg zu herrschen. Am 15. Juli 2005, nur drei Wochen nach der ersten Zusammenkunft in Pfingztal, treffen sich die Familien erneut mit Wiedeking und dessen Leuten und heißen internen Vermerken zufolge die Idee einer „Gesamtübernahme“ von VW grundsätzlich gut. Zugleich soll man sich darauf verständigt haben, den niedersächsischen Ministerpräsidenten Wulff vorerst nicht darauf anzusprechen. Dies sei „zu riskant“. Schließlich verfügt Niedersachsen über ein Vetorecht im VW-Aufsichtsrat. Zunächst will Porsche zehn bis 15 Prozent der VW-Akten erwerben, um die Verhandlungsposition gegenüber Niedersachsen zu stärken. Ein paar Wochen später, im Herbst 2005, verkündet Wiedeking, dass Porsche sich mit 20 Prozent an Volkswagen beteiligen werde: „Wir wollen damit in unserem eigenen Interesse die Unabhängigkeit des Volkswagen-Konzerns sicherstellen.“ Für ihn könnte es kaum besser laufen.



Nach außen gelingt es Wendelin Wiedeking und Ferdinand Piëch (links), ihren Zwist noch eine Zeitlang zu überspielen. Aber intern wird das Verhältnis immer angespannter. FOTO: DDP

fen. Ein sehr optimistisches Konzept seiner Berater sieht ein fertiges Übernahmeangebot bis Ende 2005 vor.

Wiedeking und Finanzchef Härter lassen in dieser Zeit alles durchspielen, auch kleinere und größere Umwege. Eine dieser Varianten führt von Paris über Venedig nach Amsterdam. Paris, das ist in den Planspielen der Berater der Codename für Porsche, Venedig jener für VW – und Paris, vulgo: Porsche, hat auch an Amsterdam Interesse, der Volkswagen-Tochter Audi.

Doch dann geht es nicht so schnell voran, wie Wiedeking und Härter sich das anfangs erhofft haben. So rücken zwar beide im Jahr 2006 in den Aufsichtsrat von VW ein und präsentieren intern allerlei Vorschläge für eine „Neuausrichtung“ von VW – weniger Marken, effizientere Fabriken –, doch in Wolfsburg will man davon nicht viel wissen, weder im Vorstand noch bei den mächtigen Betriebsräten und der IG Metall. Man fürchtet um Arbeitsplätze und das schöne Vergütungssystem, sollte Wiedeking über VW bestimmen.

In Zuffenhausen wird deshalb darüber nachgedacht, wie Porsche die Belegschaftsvertreter von VW im Aufsichtsrat zahlenmäßig und auch sonst kleinhalten könne, wenn die Übernahme gelinge. „Eindämmung“ der Mitbestimmung lautet das Ziel. Wieder werden Szenarien durchgespielt, dieses Mal unter dem Projektnamen „Ernst“. Da Porsche nur etwa mehr als 10 000 Beschäftigte hat, Volkswagen aber mehr als 300 000, könnte die Belegschaft von VW normalerweise alle Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat des neuen Konzerns stellen. Für Wiedeking ist das ein Horrorzenario: Bei VW dürfe es „keine heiligen Kühe“ geben! Seine juristischen Berater weisen den Ausweg: Die Umwandlung der Porsche AG in eine SE, eine europäische Aktiengesellschaft. So lasse sich der Einfluss der VW-Belegschaft begrenzen.

Auch sonst ist man in Zuffenhausen überzeugt, auf dem richtigen Weg zu sein. Mit dem Projekt, heißt es in einer internen Mail vom 30. November 2006 werde „sicher das größte Rad der Firmengeschichte“ gedreht und „sicher auch ein bedeutendes in der deutschen Industriegeschichte“. Nur nach außen hin gibt man sich bei Porsche zugeknöpft. Ein beratender Anwalt rät zu Verschwiegenheit, damit die Öffentlichkeit nicht den Eindruck von einem „Gesamtplan“ gewinne. Deshalb sollten alle Fragen als „Spekulation“ abgetan werden. Man solle Journalisten sagen, es bestünde „gegenwärtig“ oder „zurzeit“ keine Absicht, die Beteiligung an VW auszubauen.

Im Herbst 2007 sieht es dann so aus, als sei Wiedeking am Ziel. Denn am 23. Oktober kippt der Europäische Gerichtshof das VW-Gesetz, das dem VW-Aktionär Niedersachsen mit den Belegschaftsvertretern im Aufsichtsrat die faktische Kontrolle sichert. Zwei Tage später, am 25. Oktober 2007, treffen sich Wiedeking und Härter

mit führenden Vertretern der beiden Eigentümer-Familien. Auch Piëch sitzt mit am Tisch. Bislang hat der Patriarch aus Salzburg den Porsche-Chef machen lassen, aber jetzt kommt es zum Krach.

Die Vorschläge, die beraten werden, laufen darauf hinaus, dass Zuffenhausen nun das Sagen hat in Wolfsburg. Die Vorstände der VW AG und ihrer Tochterfirmen sollen zu „uneingeschränkter Loyalität“ verpflichtet werden. Ausweislich von Vermerken und Protokollen sind Wiedeking und Härter unzufrieden darüber, dass der VW-Vorstand nicht ausreichend kooperiert. Sie bitten die beiden Familien um Unterstützung. Das richtet sich, wie Wolfgang Porsche später als Zeuge bei der Staatsanwaltschaft aussagt, insbesondere an Ferdinand Piëch. Wiedeking wirft Piëch offenbar sogar vor, die Kooperation zwischen Porsche und VW zu unterlaufen. Das berichtet jedenfalls ein anderer Sitzungsteilnehmer, ein beratender Jurist, den Ermittlern und erzählt von einem heftigen Streit zwischen Wiedeking und Piëch. Es soll sogar zu einem Eklat gekommen sein. Die Sitzung sei wegen des Streits vorzeitig abgebrochen worden, erzählt der Jurist den Ermittlern.

Wolfgang Porsche hat das nicht so dramatisch in Erinnerung, als er bei der Staatsanwaltschaft aussagt. In einer Niederschrift des Treffens vom 25. Oktober 2007 ist freilich von einem Streit und „eher gezeigter Stimmung“ die Rede. Die beiden Familien hätten dem Zeitplan des Porsche-Vorstands für das weitere Vorgehen dennoch zugestimmt.

Nur zwei Tage später, am 27. Oktober 2007, pocht VW-Vorstandschef Martin Winterkorn in einem SZ-Interview darauf, dass Volkswagen eigenständig bleibe. Natürlich weiß man in Zuffenhausen, wie eng das Verhältnis zwischen Piëch und seinem Ziehsohn Winterkorn ist. Von jetzt an ist klar, dass Wiedeking zwei Gegner hat: Winterkorn, der seine Macht nicht verlieren will – und Piëch, der anfangs hinter den Plänen stand, nun aber immer mehr Zweifel hat. Dem nüchternen Piëch wird der barock regierende Wiedeking, der doch nur angestellter Manager ist, wohl zu mächtig.

Nach außen hin gelingt es Wiedeking und Piëch, ihren Zwist noch eine Zeit lang zu überspielen. Aber intern wird das Verhältnis immer angespannter. In Zuffenhausen denkt man sogar darüber nach, wie man Piëch ganz loswerden könne. Nach Erkenntnissen der Ermittler erwägen Wiedeking und Härter Anfang 2008, den Patriarchen bei der nächsten VW-Hauptversammlung als Aufsichtsratschef von VW abzuwählen. Die nötigen Stimmen hätte Porsche zu diesem Zeitpunkt mit den bis dahin erworbenen VW-Anteilen schon gehabt. So weit kommt es dann aber nicht.

Auch Niedersachsens Regierungschef Christian Wulff steht den Plänen von Porsche im Wege. Bei Porsche wird deshalb darüber nachgedacht, Wulff und seinen Wirtschaftsminister Karl Walter Hirche mit den Stimmen des Sportwagen-Herstellers ebenfalls aus dem Aufsichtsrat von Volkswagen abzuwählen. Einer der Berater von Wiedeking warnt aber, dies würde das Land Niedersachsen und die Belegschaft von VW nur noch enger zusammendrücken lassen. Und die Staatskanzlei in Hannover lässt Porsche in einer Mail vom 28. Februar 2008 kühl wissen, Ministerpräsident Wulff könne ohnehin nichts Besseres passieren, als von Porsche nicht mehr in den VW-Aufsichtsrat gewählt zu werden. Dann hätte Wulff „alle Bürger von Niedersachsen an seiner Seite“.

Als die Staatsanwaltschaft später die Büros von Porsche durchsucht, finden die Strafverfolger auch einen Vermerk vom 1. September 2008 über Wiedekings weitere Pläne. Demnach würde Porsche seinen Anteil an VW zunächst auf mehr als 76 Prozent aufstocken und dann für den Januar 2009 zu einer Sonder-Hauptversammlung von Volkswagen einladen. Dort sollten alle VW-Aufsichtsräte, die sich „unfreundlich“ verhalten, abgewählt werden. Notfalls werde Piëch als Leiter der Hauptversammlung durch Porsche Finanzchef Härter ersetzt. Diese Pläne werden nach Erkenntnissen

der Ermittler in mehreren Gesprächsrunden bei Porsche bekräftigt.

Ob der stets gut informierte Piëch mitbekommt, wie in seinem eigenen Unternehmen, hinter seinem Rücken, gegen ihn agiert wird? Man darf es annehmen.

Am 12. September 2008 lässt es Piëch zum Eklat kommen. Der VW-Aufsichtsrat stimmt über einen Antrag der Arbeitnehmer ab, der den Zugriff durch Porsche abwehren soll. Aufsichtsratschef Piëch bleibt der Sitzung fern, lässt aber seine Stimmeneinhaltung übermitteln und verhilft so der Belegschaft zum Sieg. Wiedeking ist angeschlagen. Der VW-Betriebsrat hat dem Porsche-Chef zuvor „gefährliche Allmachtsphantasien“ bescheinigt.

Die Reaktion aus Stuttgart kommt umgehend. Wiedeking und Härter bedrängen Wolfgang Porsche, er solle Piëch zum Einlenken bewegen. Piëchs Familie müsse erkennen, dass ihr Clan-Chef ein „echter Wertvernichter“ sei, schreibt ein beratender Jurist am 12. Oktober 2008 in einer Mail an Härter. Vielleicht lasse sich der Patriarch ja noch auf Linie bringen; ansonsten müsse man ihn jetzt aus dem VW-Aufsichtsrat abwählen. Piëch gibt scheinbar nach und begründet seine Stimmhaltung in Wolfsburg damit, dass er zu diesem Zeitpunkt schwer krank gewesen sei. Der Patriarch weiß: Die Zeit spielt für ihn.

Daimler hilft nicht

Als das Geld bei Porsche nach der gescheiterten Übernahme von VW knapp wird, sucht das Unternehmen intensiv nach Investoren, so die Erkenntnisse der Stuttgarter Staatsanwaltschaft. Im Juni 2009 sprechen Vorstandschef Wendelin Wiedeking und Mitglieder der Familie Porsche mit Dieter Zetsche, dem Vorstandschef von Daimler. „David“ lautet dieses Projekt, das aber scheitert. Auch eine Reise von Porsche-Finanzvorstand Holger Härter Mitte Juli 2009 nach Peking, wo er mit Vertretern eines chinesischen Staatsfonds spricht, bringt nichts. Mehr Glück haben Wiedeking und Härter mit dem Emir von Katar am Persischen Golf. Katar sagt zu, einen Milliardebetrag in das Unternehmen aus Zuffenhausen zu investieren.

Porsche hat derweil immer mehr VW-Aktien gekauft – und Optionen auf weitere Aktien. Der Konzern ist hoch verschuldet. Nun aber bricht die Finanzkrise herein, alle Autohersteller leiden, auch Porsche. Dennoch verkündet Porsche am 26. Oktober 2008, seinen Anteil an VW auf über 75 Prozent erhöhen zu wollen, sofern die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen – und so die komplette Macht zu übernehmen. Auch Piëch ist einverstanden.

Doch fiel die Entscheidung im Aufsichtsrat wirklich erst im Oktober 2008? Oder haben Vorstand und Aufsichtsrat von Porsche bereits am 3. März 2008 mit einer „verdeckten Beschlusslage“ die Voraussetzungen für eine Übernahme von VW geschaffen, wie die Ermittler glauben?

Genau darum wird es in dem Prozess gehen. Und darum, wie die Vorgeschichte ab 2005 einzuordnen ist. Wiedekings und Härters Verteidiger haben der Staatsanwaltschaft erklärt, dass Piëch sich erst im Oktober 2008 endgültig zur VW-Übernahme bekannt habe. Also habe Porsche seinen Plan auch nicht eher verkünden können. Wiedeking selber sagt bei seinem Spendauftritt in Zuffenhausen, er habe sich nichts vorzuwerfen.

Zentral dürfte am Ende sein, was Piëch zum Ablauf der Ereignisse im Zeugensstand sagen wird – wenn er denn spricht. Vor sechs Jahren hat Piëch die Schlacht um VW am Ende gewonnen, weil Porsche das Geld ausging. Und wie hat er die Ereignisse heute in Erinnerung? Wann hat er sich endgültig zur Übernahme entschieden? „Das Thema Piëch“, sagt Wiedeking im Flüchtlingsheim, „wird spannend bei Gericht.“

Falsche Regierung

Die Bundestagswahl im September 2005 geht schlecht aus für Porsche-Chef Wendelin Wiedeking. Die FDP bleibt in der Opposition. Die Liberalen sind die einzigen, die das VW-Gesetz abschaffen wollen. Das Gesetz sichert Niedersachsen, das 20 Prozent an VW hält, dort eine Sperrminorität. Dies erschwert Porsche den Zugriff auf die VW-Kasse. Der ist nötig, um eine Übernahme zu finanzieren. Ein erste Idee bei Porsche, wie man VW nach einer Abschaffung des VW-Gesetzes beherrschen könne, wird nach der Wahl nicht mehr verfolgt. Eine Holding, an der Porsche 70 und Niedersachsen 30 Prozent halten, hätte VW übernehmen sollen. Wiedeking trifft sich zwar mit Ministerpräsident Christian Wulff, erwähnt aber offenbar den Plan nicht mehr.