

Wolfsburg: Eine Stadt, ein Konzern, eine Krise

Die Bürger der VW-Hochburg reagieren mit Wut und Trotz auf den Skandal

Wolfsburg Es ist wie das Pfeifen eines Kindes im dunklen Keller. «Wir bauen doch aber tolle Autos!», diesen Satz sagen die Menschen in Wolfsburg immer wieder. Ganz so, als wollten sie nicht nur den Reporter überzeugen, sondern auch sich selbst.

Ein Konzern, eine Stadt, eine Krise. Keine andere Region in Deutschland ist so sehr von einem einzigen Unternehmen abhängig wie dieses ziemlich seelenlose Etwas im Norden der Republik. Viele Hundert Millionen Euro Steuern fließen jedes Jahr ins Rathaus. Der Oberbürgermeister befindet sich seit Beginn der Krise in Schockstarre. Nicht mal mit der Heimatzeitung redet der Mann zurzeit. 120 000 Einwohner leben in seiner Stadt. Jeder Zweite davon, wirklich jeder Zweite, arbeitet direkt beim Autobauer.

«Es geht doch nur um ein paar Abgaswerte»

Die Bürger: teils wütend, teils fassungslos. Manche auch trotzig. «Nein, keine Fotos bitte. Und nennen Sie mich Petra.» Die junge Frau vergnügt sich am Freitagnachmittag auf einer Art «Oktoberfest» in der Fussgängerzone. Petra arbeitet im Werk, und ihr Chef dort hat allen Untergebenen zum Wochenende eingelebt, sie mögen besser nicht mit irgendwelchen Journalisten sprechen. Man wisse ja nie.

Petra redet trotzdem. «Die Amis», sagt sie, «lachen sich doch ins Fäustchen.» Weil der Konkurrent aus Europa nun bluten und blechen solle. Dabei gehe es doch «nur um ein paar Abgaswerte».

Die Stadt Wolfsburg entstammt komplett der Nachkriegszeit. Es gibt keine schmucken Fachwerkhäuser, keine alten Kirchen, kein historisches Zentrum. Der Grund: Das VW-Werk wurde einst auf der grünen Wiese gebaut. Es war eine Gründung der Nazis und ein Rüstungsbetrieb. 1945 standen auf dem Gebiet der späteren Stadt fast nur erbärmliche Baracken für Zehntausende Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge.

VW hat Kommunikation «auf null gefahren»

Seitdem hat es Wolfsburg nicht geschafft, auch nur ein Minimum an Charme zu entwickeln. Die Fussgängerzone bleibt nur deshalb in Erinnerung, weil dort Geschäfte existieren, die sich «Al Bundy Schuh Outlet» nennen oder die Zahngold aufkaufen – auch mit Zähnen.

«Autostadt». So nennt sich eine Art Freizeitpark, den der VW-Konzern gleich neben das Werksgelände gesetzt hat. Für 15 Euro Eintritt öffnet sich dem Besucher ein Themenpark mit Restaurants und Museen, Kulturveranstaltungen und quasi nebenbei einem Volkswagen-Kundencenter.

Der Kontrast zur Tristesse der eigentlichen Stadt könnte nicht grösser sein. Aber dann ist es dort auch wieder ein bisschen so wie in der Fussgängerzone. «Nein, keine Fotos bitte!», hören wir selbst hier. Diesmal offiziell von der Pressesprecherin. Und: Interviewverbot auf dem gesamten Gelände. «Wir haben unsere Kommunikation auf null gefahren.»

Die Menschen in Wolfsburg haben den jetzt geschassten Konzernchef Martin Winterkorn geliebt. In dessen Amtszeit war der Betrieb fast nur in eine Richtung gegangen: bergauf. Die Arbeitsplätze waren sicher, die Gehälter auch, mit satten Bonuszahlungen für alle. Das ist nun womöglich vorbei.

Und den Schuldigen daran haben viele schon gefunden. «Sie können fragen, wen Sie wollen», sagt Peter Schröder, der in der Produktion am Band arbeitet. «Der Piëch hat das alles ans Licht gebracht. Aus Rache.»

Ferdinand Piëch war Chef des VW-Aufsichtsrats, wollte Konzernchef Winterkorn vor ein paar Monaten entmachten und hatte sich dabei verbohren. Winterkorn blieb, Piëch selbst musste das Handtuch werfen. Die angebliche Piëch-Verschöpfung ist Stadgespräch in Wolfsburg.

«Keine Lügen mehr!», steht an diesem Freitag auf Greenpeace-Plakaten vor einem der Werkstore. 30 Kamerateams aus der halben Welt halten dort ebenfalls Wache und warten auf weissen Rauch. Ein neuer Konzernchef wird währenddessen drinnen ausserkoren.

Einer der Aufsichtsräte wird später erklären, man brauche «eine neue Unternehmenskultur». Als hiesse das umgekehrt, dass die bisherige Unternehmenskultur den Megabetrug ermöglicht habe. Da stellen sich viele Fragen. Aber keine wird erlaubt. Vielleicht, weil ehrliche Antworten zu schrecklich wären. Das Schweigen der Wölfe ist in diesen Tagen allgegenwärtig – und ziemlich laut. Werner Thies

«Das ist der Teil, den ich komplett verrückt finde»

Die Experten, die die Trickserien von VW aufgedeckt haben, sind noch immer fassungslos

Berlin Die beiden Männer, die gerade Europas mächtigsten Automanager, Martin Winterkorn, gestürzt haben, wirken nicht besonders angriffslustig. Im Gegenteil scheint es Peter Mock und John German selbst etwas unheimlich zu sein, dass sie mit ihren Enthüllungen die Autobranche in Bedrängnis gebracht haben.



Brachten die Affäre ins Rollen: John German (l.) und Peter Mock

zwei von VW und eines von BMW. Beauftragt wurde die Universität von Western Virginia. «Wir haben den Test die ganze Zeit begleitet, und die Daten, die wir laufend erhielten, waren ziemlich schockierend», sagt German. Erst dachten sie an eine Fehlfunktion und brachten die Autos ins Labor für die Standardtests. Doch die zeigten keinerlei Auffälligkeiten. «Die Daten waren wirklich unerklärlich», sagt German. Deshalb haben sie den Bericht an die Umweltbehörden übergeben.

Auf die Frage, wie German sich dabei fühle, einen der wichtigsten Autozaren zum Rücktritt gezwungen zu haben, gibt er sich nachdenklich: «Ich sehe das mit gemischten Gefühlen. Ich habe Freunde, die bei VW arbeiten, und ich habe selbst lange bei Chrysler und bei Honda gearbeitet.»

VW war bereits im Mai 2014 ins Bild gesetzt worden

German kann die Reaktion von Volkswagen auf die Affäre nicht nachvollziehen. Schon im Mai 2014 hätten sie VW den Testbericht geschickt. Seit fast andert-

halb Jahren weiss VW also, dass es ein Problem gibt. VW hatte zwar zugestimmt, die Computer neu aufzusetzen und die Kalibrierung der Motoren zu ändern. «Dann haben die der Carb im Dezember gesagt, dass sie das Problem gelöst hätten.»

Einige Monate später hat die kalifornische Umweltbehörde die überarbeiteten Fahrzeuge erneut im Normalbetrieb getestet – und die Abgaswerte waren immer noch hoch. Am 8. Juli dieses Jahres legten die kalifornischen Prüfer dem Wolfsburgs Konzern ihre Resultate vor. Auch nach mehreren Treffen kann VW nicht erklären, warum unter Laborbedingungen tiefere Stickoxid-Werte gemessen werden als bei «on the road»-Messungen. Carb-Beamte hegen schon lange den Verdacht, dass die Abgaswerte über eine Software manipuliert werden. Die Umweltbehörde droht, den neuen Modellen für das Jahr 2016 die Zulassung zu verweigern. Am 3. September gibt VW gegenüber den Behörden endlich zu, dass Manipulation im Spiel war. Die eingebaute Software erkennt, wenn ein Prüfzyklus gefahren wird.

«Warum um Himmels willen sagt VW der Carb, sie hätten das Problem gelöst, und dann sind nicht nur die Werte weiter hoch, sie hatten auch immer noch die Abschalteneinrichtung aktiviert?», sagt Mock erregt. «Das ist der Teil, den ich komplett verrückt finde.» Virginia Kirst und Clemens Wergin



Die «Autostadt»: Blick auf das VW-Gebäude in Wolfsburg

Grosse Verunsicherung bei Importeur und Kunden

Während das Bundesamt für Strassen von 180 000 betroffenen Fahrzeugen ausgeht, schätzt der Generalimporteur Amag die Zahl tiefer ein. Konsumentenschützer und der Verkehrs-Club fordern den Aufbau eines landesweiten Messnetzes

Cornelia Krause, Victor Weber (Text), Dominik Butzmann (Foto)

Zürich Vor dem Eingang flattern bunte Fahnen, sie sollen Feierlaune verbreiten. Draussen gibts Marroni, drinnen Chips und Cüpli. Besucher drehen an einem Glücksrad – und das in Zeiten, in denen das Glück den VW-Konzern verlassen hat: Gestern war Tag der offenen Tür beim Amag-Händler am Zürcher Utoquai. Trotz VW-Dieselskandal tummeln sich ein Dutzend Interessierte im Verkaufsraum, auf Beratung muss man warten. «Wissen Sie, die anderen Autobauer sind auch nicht besser als VW», vermutet ein gepflegter älterer Herr. Er hofft infolge des Debakels auf Preisnachlässe. Eine Besucherin aus Küssnacht hat noch gar nichts gehört vom Skandal, eine weitere Dame macht sich Sorgen wegen ihrer Dieselfahrzeuge im Fuhrpark, unter anderen einen Skoda Oktavia. «Was, wenn die Abgase auch mir als Lenkerin schaden?»

Im Gespräch mit Kunden bleibt das Thema den Verkäufern nicht erspart. «Schon zu Beginn der Woche kamen Dutzende Mails von besorgten Käufern herein, speziell diejenigen, die jüngst Dieselfahrzeuge bestellt haben», räumt ein Berater ein. Die Kunden seien «sehr verunsichert». Dabei seien alle Autos absolut fahrtauglich. Das Problem werde behoben, sobald VW genau erkläre wie.

Tatsächlich sind nach über einer Woche voller Spekulationen noch viele Fragen offen. Am Freitagabend kam ein Paukenschlag aus Bern. Das Bundesamt für Strassen (Astra) geht von rund 180 000 betroffenen Fahrzeugen hierzulande aus. Es bereitet eine Verfügung vor, um entsprechenden Neufahrzeugen die Typgenehmigung zu entziehen. Ob und wann die Verfügung in Kraft tritt und welche Fahrzeuge sie letztlich umfassen wird, ist unklar. «Wir hoffen auf noch detailliertere Informationen seitens des Generalimporteurs Amag, um den Kreis der betroffenen Modelle weiter einzugrenzen», sagt Astra-Sprecher Thomas Rohrbach.

Amag nimmt die Ankündigung einer Verfügung «sehr ernst»

Die Ankündigung erhöht den Druck auf VW, endlich verlässliche Daten zu betroffenen Fahrzeugen zu liefern. Die Suche nach Informationen gestaltet sich sowohl für das Astra als auch den Generalimporteur Amag als schwierig. Bei der Amag heisst es, man gehe davon aus, dass die Zahl der von Manipulation betroffenen Fahrzeuge tiefer liege als 180 000, eine eigene Zahl könne man jedoch nicht nennen. Die Ankündigung einer Verfügung nehme man «sehr ernst» und bemühe sich, dem Astra möglichst schnell verlässliche Informationen zu liefern. Rückstellungen

im Zusammenhang mit dem Skandal seien nicht nötig, da VW die Zusatzkosten übernehme.

Vom Diesel-Debakel ist das Astra gar direkt tangiert: «Wir müssen davon ausgehen, dass auch ein Teil unserer Dienstwagenflotte betroffen ist», sagt Sprecher Rohrbach.

Das Astra rechnet damit, dass Dieselmotoren (1,2TDI, 1,6TDI und 2,0TDI) der Konzernmarken Audi, Seat, Skoda und VW der Baujahre 2009 bis 2014 manipuliert wurden. Es soll sich ausschliesslich um Ausföhrungen handeln, welche die alte Abgasnorm Euro 5 erfüllen. Wie viele solcher Neuwagen hierzulande noch zum Verkauf stehen, ist nicht bekannt.

Konsumentenschützer begrüssen den Schritt des Astra

Händlern zufolge sind mittlerweile überwiegend Fahrzeuge mit Abgasnorm Euro 6 im Verkehr. Occasionen sind in der geplanten Verfügung ausgenommen. Konsumentenschützer begrüssen den Schritt des Astra: «Ein Verkaufsstopp ist absolut angemessen», sagt die Präsidentin der Stiftung für Konsumentenschutz (SKS), Prisca Birrer-Heimo. Die Manipulation sei eine «massive Täuschung der Konsumenten». Hinzu komme der Gesundheitsaspekt: Konsumenten und die Umwelt werden mit nicht zulässigen Emissionswerten geschä-

digt.» ACS-Direktor Stefan Hohenstein sieht das gleich: «Die Konsumenten wurden aufgrund der vorgenommenen Software-Manipulationen getäuscht und hinteres Licht geführt.»

Im Unterschied zu Ländern wie den USA, Kanada oder Italien laufen in der Schweiz (noch) keine strafrechtlichen Abklärungen. «Zurzeit ist die Bundesanwaltschaft nicht mit dieser Thematik befasst», erklärt ein Sprecher. «Für das hat sich Verkehrsministerin Doris Leuthard bereits eingebracht. «Bundesrätin Leuthard lässt sich vom Astra laufend informieren, auch über die Entwicklungen und die Erkenntnisse in anderen Ländern», sagt eine Sprecherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Selbst anlässlich ihres Arbeitsbesuchs in Rom war der VW-Fall ein Thema. Leuthard wolle auch über die Auswirkungen auf die Schweizer Zulieferer der deutschen Automobilhersteller informiert werden. Da die Abklärungen des Astra noch im Gang seien, könne indes noch nicht gesagt werden, welche Schlüsse allenfalls aus dem Fall zu ziehen seien.

Kurt Egli vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) spricht von einem «aussergewöhnlichen Schritt» des Astra. Es sei wichtig, weiteren Schaden zu verhindern und die Fahrzeuge erst auf der Strasse zu lassen, wenn sie technisch ein-

wandfrei seien. Der VCS fordert, bei Abgas- und Emissionswerten vermehrt Kontrollen unter realen Bedingungen durchzuführen und nicht nur auf Messungen auf dem Prüfstand zu setzen.

VCS fordert Aufrüstung der Messstationen

Das Stichwort heisst Feldüberwachung, SP-Nationalrätin und VCS-Präsidentin Evi Allemann bereitet einen Vorstoss vor, in dem der Bundesrat aufgefordert wird, ein entsprechendes Konzept sowie eine Finanzierungsregelung zu erarbeiten. Denkbar sei zudem ein Ausbau der Immissionsmessungen in Tunneln sowie eine Aufrüstung von Messstationen an Strassen, um das Erkennen und Identifizieren von Dreckschleudern zu ermöglichen. Allemann bemängelt, was Kritiker der Autobranche schon lange anführen: dass die Emissionen beim Fahren auf der Strasse wesentlich höher ausfallen als im Prüfstand. Deswegen brauche es ein landesweit aufgebautes Messnetz, das neue Fahrzeuge mit ungenügender Abgasreinigung erkenne, sagt die SP-Nationalrätin. In Zusammenarbeit mit anderen Ländern, die eigene Messungen anstellen, führe dies zu Rückrufverpflichtungen für die Autobranche. Die betroffenen Modelle müssten nachgerüstet werden. Zudem könnten an den Messstationen ältere Fahrzeuge, deren Abgasreinigung schadhaf-

t geworden ist, angehalten werden. Die Fahrzeuglenker müssten das Auto anschliessend zur Reparatur in eine Werkstatt bringen.

Auch der grüne Zürcher Nationalrat Bastien Girod fordert Kontrollen unter realen Bedingungen: «Die Feldüberwachung wäre eine Möglichkeit für die Schweiz, Druck auf die EU auszuüben. Denn mit dem von der Schweiz gesammelten Material über Unterschiede beim Ausstoss im Strassenverkehr und unter Laborbedingungen könnte man dafür sorgen, dass Testverfahren sinnvoller ausgestaltet werden und die Anforderungen an die Industrie steigen.»

Zwar können die Kantone bereits Feldüberwachung durchführen, sie haben aber keinerlei Möglichkeiten, Lenker von auffälligen Wagen zur Rechenschaft zu ziehen. Dies liegt in der Hoheit des Bundes. Des Problems ist man sich beim Bundesamt für Umwelt (Bafu) bewusst. Derzeit werde ein Verfahren entwickelt, um stichprobenartig Emissionen zu prüfen, heisst es beim Bafu. Von den Kantonen wird das Vorhaben unterstützt, wie Andrea von Känel, Leiter des Luftthygieneamts beider Basel, sagt. «Es ist im Sinne der Kantone, dass der Bund aktiv wird. Der Fall VW lässt hoffen, dass die Politik nun Handlungsbedarf sieht und Kontrollen schneller eingeführt werden.»

«Am Ende ist für die Kunden der Preis entscheidend»

Autoexpertin Anja Schulze von der Universität Zürich

Zürich Kaum jemand weiss besser Bescheid über die Schweizer Autozulieferindustrie als Wirtschaftsprofessorin Anja Schulze von der Universität Zürich. Die Leiterin des Swiss Center for Automotive Research sagt, die Zulieferer hätten nur dann ein Problem, wenn die ganze deutsche Autoindustrie getrickt haben sollte.

Frau Schulze, die meisten Schweizer Autozulieferer sagen, sie seien nur geringfügig vom VW-Skandal betroffen. Stimmt das?

Ja. VW macht bei vielen hiesigen Zulieferern nur einen kleinen Teil des Umsatzes aus. Selbst wenn die Verkäufe von VW komplett einbrechen sollten, was nicht realistisch ist, trifft das die Zulieferer nicht in dramatischem Ausmass.



Schulze: «Stark abhängig von der deutschen Autoindustrie»

Verdächtige Bauteile fanden sich aber auch in Audi-, Seat- und Skoda-Modellen. Dann wäre der Umsatzanteil der Schweizer Zulieferer natürlich grösser. Das sind jedoch bei vielen immer noch nur ein paar Prozent des Umsatzes.

Sind Sie nicht zu optimistisch für VW? Es könnte sein, dass die Verkäufe weltweit einbrechen.

Das kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen – oder wenn, dann höchstens in den USA. Schauen Sie sich den Fall von BP vor fünf Jahren an. Trotz der Ölpest im Golf von Mexiko wegen der Explosion der Ölbohrplattform Deepwater Horizon haben die Leute höchstens vier Wochen nicht mehr bei BP getankt.

Möglicherweise hat auch BMW geschummelt. Was bedeutet es, wenn weitere Autobauer unter Druck kommen?

Die Abhängigkeit der Schweizer Zulieferer von der deutschen Autoindustrie ist stark. Wenn sich herausstellen sollte, dass die ganze deutsche Autoindustrie geschummelt hat und die Hersteller aus den anderen Ländern nicht, dann hätte die Schweizer Industrie ein grösseres Problem.

Im Nachhinein wollen viele schon lange von den Manipulationen bei den Abgasmessungen gewusst haben. Sie auch?

Von den Manipulationen nicht. Aber bei meinem eigenen Wagen habe ich wie viele andere Autofahrer schon lange festgestellt, dass der angegebene Treibstoff-Durchschnittsverbrauch nicht der Realität entspricht.

Verleibt der Skandal nun den Elektro- oder Hybridautos einen Schub?

Das wäre ja schön. Ich kann es mir aber nicht vorstellen. Am Ende ist für die Kunden der Preis, die Leistung und die Sicherheit des Autos ausschlaggebend, nicht ein vorübergehender Skandal.

Peter Burkhardt