

Leseprobe aus:



ISBN: 978-3-87134-171-7

Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf www.rowohlt.de.

Georg Meck

Auto Macht Geld

Die Geschichte der Familie Porsche Piëch

Rowohlt · Berlin

1. Auflage Dezember 2016
Copyright © 2016 by Rowohlt · Berlin Verlag GmbH, Berlin
Satz aus der DTL Documenta T
bei Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin
Druck und Bindung CPI books GmbH, Leck, Germany
ISBN 978 3 87134 171 7

Inhalt

Inhalt

Vorwort

Ein ganz besonderer Clan

Glanz und Gloria einer Familie

Das «Schüttgut»: Wiege und Trutzburg

Sag mir, wo die Oligarchen sind!

Dieselgate: Ein Betrug erschüttert Volkswagen

Unter Kriminellen

Eine kleine Betrugsgeschichte

Kulturwandel «made in Wolfsburg»

Ferdinand Porsche: Des Teufels Konstrukteur

Ein Spengler aus Böhmen

Die Verführungskünste von Josef Stalin

Adolf Hitlers liebster Techniker

Krieg und Nazi-Gräuel im Volkswagen-Werk

Wer hat den Käfer wirklich erfunden?

Die Stunde null

Sieg der Alliierten und Haft für Porsche

Die Briten erfinden Wolfsburg: Das Aufbauwerk von Major Hirst

Planet Wolfsburg

Porsches Aufstieg im Windschatten von VW

Wie kommt die VW-Kasse in die Berge?

Der ominöse Pakt von Bad Reichenhall

Ferry Porsche und die ersten richtigen Porsches

Ferry und Louise – sie liebten sich, sie schlugen sich

Die Lehren Rudolf Steiners als prägende Kraft für die Porsche-Familie

Porsche-Land Salzburg: Alles beginnt in der Alpenstraße

Eine schrecklich zerstrittene Familie

Der Krach Anfang der 70er Jahre: Das Band zwischen Familie und Firma wird zerschnitten

Versöhnen statt spalten: Wolfgang Porsche als Harmoniestifter der Familie

Wie böse darf es sein? Sex, Scheidungen und sonstige Dramen

Ernst Piëch, der Verstoßene: Rebell oder Versager?

Jagdszenen in Zuffenhausen

Wer mit wem? Übernahmespiele in der Autoindustrie

Der Retter ist da: Wendelin Wiedekings Großtaten

David greift nach Goliath

Unter Spekulanten: Das Nachspiel vor Gericht

Wem gehört Volkswagen?

Die Allmachtsphantasien der IG Metall

Die Bestimmer

Die Salzach-Stiftung als Versöhnung von Arbeit und Kapital

Der Aufstand der Stummen

Der Autokrat: Ferdinand Piëch

Der Alleinherrcher von Wolfsburg

Der Abgang im Zorn

Alle Hoffnung ruht auf Ursula

Die Köpfe von morgen: An der Schwelle zur vierten Generation

Die Mandatsträger: Oliver Porsche und seine ehrgeizigen Cousins

Der größte Aktionär: Peter Daniell Porsche

Der Autobauer: Toni Piëch

Der Herrscher über Fix & Foxi: TV-Unternehmer Stefan Piëch

Ausblick: Zerbricht das VW-Weltreich?

Anhang

Historie

Bildnachweis

Stammbaum der Familien Porsche und Piëch

Literatur

Vorwort

Auto, Macht, Geld – das sind die Zutaten für die Historie der Familien Porsche und Piëch, all jener Nachfahren des genialen Technikers Ferdinand Porsche, der im Auftrag von Adolf Hitler den Käfer auf die Straße brachte und den Grundstein legte für den VW-Konzern, diese brisante Mischung aus Familienkonzern und Staatskapitalismus. Eine Firma, so ganz anders strukturiert als andere. Ein Autohersteller, der sich auf dem Weg an die Weltspitze wähnte – bis ihm 2015 die Betrügereien mit Dieselmotoren um die Ohren flogen.

Von Anfang an eine spannende Geschichte, eine wilde Geschichte: «Volkswagen war immer mehr als ein gewöhnliches Wirtschaftsunternehmen», sagt VW-Chef Matthias Müller heute. In dem Punkt hat er recht: Der VW-Konzern ist mehr als eine Firma, er steht für Deutschland, im Guten wie im Schlechten. Für deutsche Ingenieurskunst, für das Wirtschaftswunder nach dem Krieg, für den Titel als Exportweltmeister – aber auch für die Verbrechen der Nazis.

Kein Konzern schleppt so gewaltige Mythen mit sich herum. Keine Familie begleiten so viele Legenden: Was daran ist wahr? Was stimmt nur so halb? Wie nahe standen die Porsches den Nazis wirklich? Aus welchen Quellen speist sich ihr Milliardenvermögen? Und welche Verantwortung tragen sie für die schwerste Krise von VW, für welche die Manager das verniedlichende Wort «Dieselthematik» erfunden haben?

Kurz und knapp: Wie tickt die Familie hinter dem Weltkonzern? Als «österreichische Oligarchen» werden die Porsches und Piëchs neuerdings angegriffen, als die Dunkelmänner hinter einer Firma, die ins Kriminelle abrutscht. Was also sind das für Leute? Wie viel Genie und wie viel Gier stecken in ihnen? Sind sie ein Segen für Volkswagen? Oder Quell allen Übels, das mit dem Dieselskandal ans Licht trat? Um diese Fragen wird es in dem vorliegenden Buch gehen.

Zunächst einmal: Es sind inzwischen ziemlich viele, diese Porsches und Piëchs. Die vierte Generation steht auf dem Sprung an die Macht, die fünfte hüpfst in Kindergärten und Schulen umher. Alles in allem handelt es sich um gut zweihundert Menschen, um deren Geflecht es hier

gehen soll. Um die wichtigsten Köpfe und größten Taten, Intrigen und Affären. Von alledem gibt es reichlich.

Gedankt sei an dieser Stelle allen redewilligen Vertretern der Familie sowie den aktiven wie ehemaligen Managern, die Einblick gewährten, ob mit zitierfähigen Aussagen oder mit Informationen für den Hintergrund, die zu einer besseren Einschätzung geholfen haben.

Davon profitiere ich seit 15 Jahren, so lange schon begleite ich den Clan als Reporter für die «Frankfurter Allgemeine», was den Zugang zum Porsche-VW-Imperium erleichtert hat. Gelesen hat das Buch vorab niemand aus der Familie, schon gar nicht wurde es jemandem zur Genehmigung vorgelegt. Eingeflossen sind zahlreiche Begegnungen in Salzburg, Ingolstadt, Wolfsburg, natürlich in Zuffenhausen, Zell am See und wo auch immer im Porsche-Universum. Ob nun in Vorstandsbüros, Cafés, Berggasthöfen oder sogar im Vereinsheim eines Tennisclubs; ein Porsche-Nachfahr hielt Letzteres für die perfekte Tarnung. Tatsächlich konnten wir dort unter einer Ansammlung potenzieller Porsche-Fahrer unerkannt reden. Über Autos, Macht und Geld – das waren die Themen: was auch sonst?

Frankfurt, im September 2016

Georg Meck

Ein ganz besonderer Clan

Glanz und Gloria einer Familie

Deutschland und Österreich haben viele sehr alte und sehr vermögende Clans zu bieten: die Albrechts, die Haniels, die Quandts, die Freudenberg, allesamt schwerreich, allesamt nicht sehr bekannt – wer weiß mit den Namen etwas anzufangen? Oder kennt gar die Personen, die dahinterstehen? Die wenigsten. Nicht mal die jeweiligen Produkte, auf denen ihr Wohlstand beruht, sind den Clans immer zuzuordnen (was denen in der Regel ganz recht ist).

Einen Porsche dagegen kennt jedes Kind. Einen Porsche wollen alle haben. Und sei es nur als Symbol dafür, es geschafft zu haben. Leistungsträger rund um den Globus belohnen sich mit dem Sportwagen.

In Zuffenhausen lieben sie es, wenn etwa der WhatsApp-Gründer, der mit seiner Internetbude im Silicon Valley Milliarden gemacht hat, seinen Reichtum auf den Ehrgeiz zurückführt, einmal im Leben einen Porsche zu fahren: «Deswegen habe ich noch härter gearbeitet.»

Rational ist die Liebe zu einem Automobil der Marke Porsche kaum zu fassen. «Diese emotionale Hingabe ist manchmal irre, nur schwer zu verstehen», sagt selbst Hans-Peter Porsche, Enkel des Urahns Ferdinand Porsche und Aufsichtsrat der Porsche Holding, der auf Fan-Treffen in Amerika den Kult regelmäßig erlebt. Die Porsche-Gemeinde kriegt sich gar nicht ein, einen leibhaftigen Menschen namens Porsche zu sehen, so berichtet er. Wenn sie ihn schon nicht anfassen dürfen, dann wollen sie wenigstens ein Foto mit ihm. Dies ist der Teil des Ruhms, der dem Clan zwar bisweilen lästig, im Grunde aber angenehm ist: Wo Porsche ist, ist Glanz und Gloria.

Der Name verpflichtet. Entsprechend ist er zu pflegen. Eine Firma dieses Namens zu gründen, sie danach meistbietend zu verkaufen, um sodann das Nächste zu versuchen, das verbietet sich. So hat es vor Jahrzehnten schon Ferry Porsche, Sohn Ferdinand Porsches und Begründer der Sportwagenmarke, als Gebot von der Familienkanzel verkündet: «Das geht bei uns nicht.» Nicht mit dem Namen Porsche. Dann hätte man der Firma «von Anfang an einen Phantasienamen geben müssen», erläuterte Ferry Porsche: «Es war für mich ganz selbstverständlich, das weiterzuführen, was mein Vater einst angefangen hatte.»

Den dynastischen Gedanken halten sie hoch im Clan, seit jeher. Abzulesen ist das schon an den vielen Ferdinands, zuzüglich der Ferrys, Ferdis und Mittelinitial-Fs, die auch nichts anderes sind als ein Ferdinand und sich alle zusammen auf den Ur-Ferdinand berufen, auf Ferdinand Porsche, den Käfer-Erfinder. Ferdinand Piëch, der Enkel dieses Ur-Ferdinands, hat sicherheitshalber gleich zwei seiner Söhne so getauft.

Der Name trotzt im Clan allen Moden. Je größer die Familie wird, je weiträumiger sich die Mitglieder verteilen und je mehr die Interessen auseinanderdriften, desto schwieriger wird es, ihn zu regieren. Der Einfluss auf die Firmen wird mittelbar, der Abstand zu den dort handelnden Personen wächst mit. Aufsichtsräte kontrollieren die Geschäftsführer, nicht eine Sippe mit irgendwann Hunderten Köpfen.

Es braucht folglich Regeln, für das geschäftliche wie das familiäre Leben, die an die jeweilige Zeit und ihre Erfordernisse angepasst werden müssen. Im Haus von Ferry Porsche etwa hatten die Enkel aufzustehen und mit «Grüß Gott» zu grüßen, wenn die Großmutter das Zimmer betrat. Sie durften sich erst wieder setzen, wenn sie Platz genommen hatte. Bei Tisch wurde nicht gesprochen, außer ein Erwachsener fragte etwas. Kinder hatten sitzen zu bleiben, bis die Tafel aufgehoben wurde, also Großvater Ferry die Mahlzeit für beendet erklärte. Danach hatten die Kleinen sich ruhig zu verhalten, um nicht die Mittagsruhe der Erwachsenen zu stören. Die Tischsitten haben sich gewandelt, in anderem bleiben die Clan-Regeln strikt. Bis heute bestimmt ein festes Reglement, wer zu Firmen- oder Familienfeiern geladen wird: Ehefrau ja, Freundin nein.

Denn wenn ruchbar wird, dass sich etwas Amouröses anbahnt im Familienkreis, wird das genau registriert. Vielleicht aus Voyeurismus, aber wohl mehr aus Sorge um den Profit. Jede Entscheidung in Liebesdingen hat direkte Folgen fürs Geschäft. Also wird getratscht und geraten: Wird da mehr daraus? Passt das? Soll eine Verbindung in der Ehe münden, braucht es dazu Juristen; nicht anders wie in anderen Unternehmer-Clans dieses Kalibers. Ein Ehevertrag kann eine komplexe Sache sein. An den aufwendigen Verhandlungen sind schon Hochzeiten

gescheitert, berichtet ein Anwalt, der sich spezialisiert hat auf die Klientel von der Reichenliste.

Für den Porsche-Piëch-Clan bestimmen sogenannte Familienverträge, dass bei einer Vermählung ein Ehevertrag abzuschließen ist. «Das Worst-case-Szenario», sagt ein Nachfahr (andere Leute sagen dazu «Scheidung»), «wird dabei immer gleich mitgedacht.»

Der glorreiche Name hilft in vielem, er fordert aber auch Opfer, finanziell wie emotional. Die Porsches und Piëchs wissen, dass sie keine normale Familie sind, dass sie nicht in normalen Verhältnissen leben. Will einer von ihnen ein Grundstück kaufen, kostet es gleich das Doppelte, sobald er den Namen nennt. Bieten sie um einen Oldtimer, so berichten Familienmitglieder, «müssen wir einen Namensaufschlag miteinkalkulieren». Deshalb treten sie in solchen Fällen lieber inkognito auf, verstecken sich hinter Firmen mit Phantasienamen oder Tarnleuten. Sie eint der Argwohn aller Super-Vermögenden: Nähern sich die Leute ihnen aus ehrlichem Interesse oder weil sie ein paar Krümel stibitzen wollen von den sagenhaften Besitztümern?

Wer mag das immer beurteilen? Die Bitt- und Bettelbriefe sind nicht zu zählen. Reichtum wie Ruhm provozieren Begehrlichkeiten und Gefährdung. Von einer Entführung weiß gottlob niemand im Porsche-Clan zu berichten, die Sorge um die Sicherheit aber ist präsent, die Alarmanlage in den Häusern selbstverständlich.

Als vor Jahren in das Anwesen von Hans-Peter Porsche eingebrochen wird, ist es mit der familiären Ruhe vorbei: «Ich wurde mir meiner gesellschaftlichen Stellung bewusst», sagt sein Sohn Daniell Porsche, «eine Portion Angst wurde mein Begleiter.» Angst wegen des Namens und der zukünftigen Aufgaben und Erwartungen. Angst vor Heuchelei und Unehrlichkeit. «Ich wurde misstrauisch und sehr wählerisch und vorsichtig», sagt der Urenkel von Ferdinand Porsche, der am offensten erzählt, wie er zu kämpfen hatte mit der Bürde des Clans, speziell als Jugendlicher: «Ich hatte stets das Gefühl, von den Mädchen und Frauen nicht als Mensch mit bestimmten inneren Werten wahrgenommen zu werden.» Wollte er ein Mädchen küssen, zweifelte er, wem deren Zuneigung galt – ihm oder dem, was die Fremde hinter seinem Namen vermutete: Autos, Macht, Geld.

Das «Schüttgut»: Wiege und Trutzburg

Zukunft braucht Vergangenheit. Im Fall der Familie Porsche stimmt der hohle Werbespruch ausnahmsweise: Wer den Geist des Clans erfassen will, muss nach Zell am See in Österreich fahren. Muss das «Schüttgut» besuchen, einen 600 Jahre alten Bauernhof auf einer leichten Anhöhe: Weiß getünchte Kapelle, nur einen kurzen Fußweg entfernt thront das landestypische Haupthaus mit hölzernem Obergeschoss, dazu zwei große Wirtschaftsgebäude, etwa 200 Stück Vieh.

Im Jahr 1942 hat Käfer-Erfinder Ferdinand Porsche, des «Führers» genialer Ingenieur, das Landgut gekauft. Seither dient es der Familie als Zufluchtsort wie Trutzburg, ein fast schon mythischer Ort, auf halber Strecke zwischen Stuttgart und Wien gelegen; 60 Kilometer südwestlich von Salzburg, 30 Kilometer nördlich vom Großglockner. Hier, in den Hängen rund um den See, wohnen, lieben, jagen die Porsches und Piëchs. Die Trophäen am Giebel des «Schüttguts» zeugen von den Erfolgen auf der Pirsch.

Schon Ferdinand Porsche, der Urahn der Sippe, war Jäger, ebenso Sohn Ferry Porsche, der Pionier der Sportwagen, und Tochter Luisa samt Gatte Anton Piëch. Wie es sich gehört, führen die Altvorderen den Nachwuchs ein. «Von uns vier Brüdern wurden drei Jäger», erzählt Wolfgang Porsche, der Anführer der dritten Generation und damit das aktuelle Oberhaupt der Familie.

Der Bauernhof «Schüttgut», die umliegenden Wiesen und Wälder waren der Spielplatz für die Porsche-Enkel, außerdem das Trainingsareal für die Jagd: «Schon als Buben lernten wir mit Aufmerksamkeit und Konzentration, Natur und Wild unserer Heimat zu beobachten», sagt Wolfgang Porsche. Rotwild, Gams, Murmel oder Hähne wurden «gestreckt», wie die Waidmänner sagen. Das prägt fürs Leben.

Das Tor zu ihrem Gut steht offen, nichts weist auf die berühmten, schwerreichen Eigentümer hin, abgesehen vielleicht von dem kleinen Schild «Porsche only» auf dem Parkplatz im Hof. Andernorts wird der Hinweis in ironischer Absicht angebracht, hier mit vollem Recht. Alles hier ist irgendwie Porsche. Wer auf sich und die Familientradition hält,

hat in der Umgebung Grund und Boden, als Erst-, Zweit- oder Drittwohnsitz.

Man sieht und trifft sich in Zell am See. Der Ort steht wie kein anderer für die Porsches: Es gibt – natürlich – eine «Ferry-Porsche-Straße», ein «Porsche-Autohaus» sowie ein recht junges und hübsches «Ferry-Porsche-Kongresszentrum». Das «Porsche Design Studio» nicht zu vergessen. Und dann gibt es noch etliche Grundstücke und Häuser mehr der Porsches, auf denen gezielt nicht «Porsche» draufsteht. Muss ja nicht jeder wissen, was dem Auto-Clan alles gehört.

Verbürgt ist das Eigentum am Sportflughafen, einem der modernsten seiner Art. Die Kühe hier geben zum Nutzen des Clans Milch (kein Witz: auch die regionale Molkerei gehört zur Familie). Schiffe auf dem See fahren in seinem Auftrag, die Schmittenhöhe-Bahn mit ihren Liften und Gondeln ebenso, und wer oben auf der Areitalm einkehrt, trinkt zum Wohle der Porsches.

Überhaupt lässt sich fein speisen in den Etablissements der Familie, auch drunten im Tal. Etliche aus dem Clan betätigen sich im Haupt- oder Nebenerwerb, oder auch nur zum Zeitvertreib, im Hotel- und Gaststättengewerbe.

Auf einem Rundweg um den See bieten sich etwa das Hotel «Schloss Prielaus» (Besitzer: Wolfgang Porsche) oder der «Erlhof» an, ein Hotel und Restaurant seines Cousins Hans Michel Piëch, oberhalb der See-Villa positioniert, in der seine Mutter Louise Piëch bis zu ihrem Tod im Jahr 1999 gewohnt hat.

Für die Öffentlichkeit unzugänglich bleibt dagegen Schloss Heuberg, ein paar Kilometer östlich vom See. Das im Jahr 1100 erbaute Fürstengut hat Ferdinand Alexander Porsche, der Designer des Porsche 911, einst entdeckt, Sohn Mark Philipp gibt heute den Geschäftsführer der Gutsverwaltung.

Die Urnen der Verstorbenen liegen in der kleinen weißen Kapelle am «Schüttgut», «dem Kern unserer Tradition», wie Clan-Chef Wolfgang Porsche sagt. Das «Schüttgut» empfiehlt sich als eine Art innerfamiliärer Wallfahrtsort. Hierher kommen sie, um Feste zu feiern. Hierher ziehen sie sich zurück in dramatischen Stunden. Die Bombardierung von Hitler-Deutschland haben sie hier ausgestanden, manche Kri-

se im Konzern auch, schwerwiegende Entscheidungen und Zerwürfnisse werden hier ausgetragen.

Einmal, Anfang der 70er Jahre, als gar nichts mehr ging im Clan vor lauter Streit, wurde die ganze Familie hierherbeordert für ein Wochenende, ein Seminar unter therapeutischer Anleitung sollte Frieden stiften. Das ging gründlich schief, manche Narbe der damaligen Kontrahenten ist bis heute nicht geheilt. Dem Mythos des «Schüttguts» tat dies aber keinen Abbruch.

Um es zu bewahren, zu hegen und zu pflegen, hat Clan-Chef Wolfgang Porsche das Anwesen Anfang des Jahrtausends von der Großfamilie erworben und renoviert. Regelmäßig nächtigt er dort, wenn er in Zell am See zu tun hat. Im Frühjahr ist der Hausherr, umringt vom örtlichen Honoratioren und Geistlichen, an Bord, wenn die Schifffahrtsaison auf dem See eröffnet wird, im Herbst wandert er mit, wenn die Kühe von der Alm ins Tal getrieben werden.

Die Nazis hatten eine «Alpenfestung» ausgerufen, angeblich uneinnehmbar für den anrückenden Feind, abgeriegelt von 30 Dreitausendern ringsum. Die Sehnsucht nach Sicherheit bescherte Zell am See die größte Invasion seiner Geschichte, die Porsches waren bei weitem nicht die Einzigsten, die hierher geflüchtet waren, als Wien und Stuttgart brannten.

Seit 1942 sind verstärkt «Reichsdeutsche» in den Teilstämmen Schüttendorf und Einöd angesiedelt worden, in den letzten Kriegsmonaten beschleunigt sich der Zuzug: Tausende flüchten aus den Kampfgebieten an den See. Baracken und Behelfsheime genügen nicht als Unterkünfte, auch Hotels und Gasthöfe werden in der Not zu Lazaretten umfunktionsiert, die Zahl der Einwohner schnellt hoch auf über 11 000.

Heute wohnen etwa 10 000 Menschen in dem Luftkurort, die bringen es mit ihren 15 000 Gästebetten aber auf zwei Millionen Übernachtungen im Jahr. Im Winter locken Lifte und Loipen die Skifahrer, im Sommer strömen die Ölscheichs. Der Ausflug nach «Sellamsi», wie sie den Tourismus-Ort nennen, ist Pflicht jedes arabischen Europatrips. Zell am See ist inzwischen nach Wien das wichtigste Ziel arabischer Touristen in Österreich.

Jedes Jahr im August wird es regelrecht schwarz in den engen Gassen runter zum See, so dicht spazieren verschleierte Besucherinnen aus den Emiraten. Der Ort geriet in die Schlagzeilen, als Hoteliers an die fremd-artige Klientel eine Benimm-Fibel verteilten. Die lehrte, wie man sich zu verhalten habe in Mitteleuropa: Lagerfeuer in Hotelzimmern sind verboten! Die Aufregung hat sich gelegt, die Knigge-Heftchen sind eingeschampft, die Stadt hat einen Araber als multikulturellen Tourismusbegleiter eingestellt. Man erfreut sich an der Kaufkraft aus dem Morgenland. Familien aus Kuwait und den Arabischen Emiraten bleiben gerne mal sechs Wochen. Die Porsches sind seit mehr als sieben Jahrzehnten da.

Sag mir, wo die Oligarchen sind!

Ferdinand Porsche hat den Käfer konstruiert. Sohn Ferry Porsche die Testfahrten mit den Prototypen absolviert, Schwiegersohn Anton Piëch das erste Werk in Wolfsburg geleitet. Enkel Ferdinand Piëch gebärdete sich wie der Alleinherrschер im VW-Imperium. Dabei war er nur Angestellter in dem Konzern, die Vorfahren übrigens auch. Empfunden haben sie es stets anders.

Sichtbar wird dies einmal mehr nach dem Dieselskandal. Als Zweifel am Fortbestand von Volkswagen auftauchen, trachtet die Familie die Stimmung dadurch zu beruhigen, dass sie die unverbrüchliche Treue zu VW beschwört. Das klingt edel, ist vor allem aber verräterisch. Wenn die aktuellen Köpfe der beiden Familienstämme per «Bild»-Zeitung im Frühjahr 2016 proklamieren, sie würden auch künftig für den Konzern sorgen, wie sie es als Eigentümer all die Jahrzehnte zuvor getan hätten, offenbart das eine gewaltige Selbstdäuschung des Clans: VW gehört nicht von Natur aus zu Porsche. Auch wenn die Familie das so sehen mag, ist die Behauptung höchst anmaßend.

Ferdinand Porsche hat als Geschäftsführer den Grundstein für VW gelegt, richtig. Das Unternehmen hat ihm aber nie gehört, als Eigentümer des Konzerns sind seine Nachfahren ein junges Phänomen.

Erst seit dem Jahr 2005, mit dem von Porsche-Chef Wendelin Wiedeking betriebenen Einstieg bei VW, hat der Clan nach und nach Anteile erworben. Sieben Achtel der VW-Historie vergingen also ohne Eigentümer aus dem Kreis der Familie.

Die angeblich naturgegebene Einheit von VW und Porsche-Clan ist ein Mythos, mehr nicht. Es existiert kein Naturrecht der Familie, über den Konzern zu bestimmen. Im strengen Sinn ist VW bis heute kein Familienunternehmen (dazu stellt der Clan zu wenig Kapital), auch wenn der Titel immer gut klingt. Familienunternehmer – das sind die Braven, die Bodenständigen, die Nachhaltigen, die Langfrist-Denker. Das Gegen teil von dem, was die Bösen sind, die Banker, Spekulanten, Halsabschneider. Kurz: Familien sind ein Glücksfall für die Wirtschaft.

Nur, so einfach ist es nicht. Bei weitem nicht jeder Manager, der sich an der Börse rumtreibt, ist schlecht, und nicht jeder Familienunternehmer ist bis tief ins Innerste seines Herzen edel, hilfreich und gut.

Was der Porsche-Clan in den Jahren 2005 bis 2009 bei der VW-Übernahme an Finanzhokuspokus abgeliefert hat, war Spekulantentum erster Güte. Dem Ruf hat das nicht geholfen. Dieselskandal, hartnäckige interne Intrigen im Clan und die daraus resultierende Unfähigkeit zu einem wahren Neuanfang bei VW setzen ihm weiter zu. Das Jahr 2016 erreicht ein neues Skandalisierungsniveau: Auf den Hauptversammlungen von VW, Audi oder Porsche wettern Aktionäre gegen die «österreichischen Oligarchen», denen schnellstmöglich das Handwerk zu legen sei.

Gemeint ist die Familie Porsche-Piëch. Über Jahrzehnte war der Clan Österreichs Stolz; bescheiden im Auftritt, höchst erfolgreich im Tun. Der Ton ändert sich: gestern noch Vorbild-Unternehmer, heute «Oligarch». Das geht schnell.

Die Motorenmanipulierer von VW haben Millionen Autokäufer getäuscht und die Umwelt über Gebühr geschädigt, so heißt es nun. Dazu die unselige Boni-Debatte, als VW-Manager sich auch noch haben belohnen lassen für einen Rekordverlust 2015, der aus den kriminellen Machenschaften resultierte.

Dafür werden die VW-Vorstände heftig kritisiert, aber auch die Familie dahinter, die das alles duldet oder gar fördert. Die Sippe hat den Konzern als Beute genommen und an den Abgrund gewirtschaftet, schimpfen die meuternden VW-Aktionäre – «österreichische Oligarchen» halt. Der ehrabschneidende Titel setzt sich fest in den Reden der Kritiker, Privataktionäre wie polemisch aufgelegte Profiinvestoren reden so.

Oligarch? Das will nun wirklich niemand sein. Fabrikant, Spekulant, Kapitalist klingt in empfindlichen Ohren schlimm genug. Oligarch ist um Klassen gehässiger. Oligarchen sind finstere Gestalten. Unter ungeklärten Umständen zu sagenhaftem Reichtum gekommen, das eigene Volk ausbeutend, unter einer Decke steckend mit der korrupten Staatsmacht.

Idealtypisch verlangt der moderne Oligarch nach einer Verbindung mit «russisch». Die jüngere osteuropäische Zeitgeschichte hat Oligarchen in solcher Menge produziert, dass es notwendig wurde, sie durch erläuternde Zusätze zu unterscheiden: Es gibt Gasoligarchen, Stahloligarchen, ja sogar Schokoladenoligarchen und vieles andere Unerfreuliche mehr. Autooligarchen sind bisher nicht aufgefallen. Den Titel hätten die Porsches allein.

Ursprünglich stammt der Oligarch aus dem Griechischen. Ein Oligarch (vom griechischen *oligoi* = «wenige» und *archon* = «Herrschер, Führer») ist laut Wikipedia «ein Wirtschaftsmagnat oder Tycoon, der durch seinen Reichtum über ein Land oder eine Region weitgehende Macht zu seinem alleinigen Vorteil ausübt».

Im Deutschen existiert das Wort «Oligarchie» laut dem «Etymologischen Wörterbuch» von Wolfgang Pfeifer seit dem 16. Jahrhundert. Der erste Beleg ist bei dem einflussreichen politischen Theoretiker Samuel von Pufendorf zu finden, der ihn 1691 in seiner «Einleitung zur Sitten- und Staatslehre» folgendermaßen beschreibt:

«Oligarchen / das ist / solche Leute zu nennen / welche / ob sie schon in keinem Stücke besser sind / als andere / dennoch aus Hochmuth über ihres gleichen / oder auch wohl über noch geschicktere herrschen wollen.»

Bis Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts taucht der Oligarch fast nur in althistorischen Texten auf, gebraucht für Vertreter der Oligarchie im antiken Griechenland. Erst danach profilieren sich lateinamerikanische Machteliten als nichtsnutzige Vertreter der Zunft der Oligarchen, die jede Entwicklung blockieren: So lange Oligarchen ein Land im Griff haben, hilft die bestgemeinte Entwicklungshilfe nicht, diese Lektionen lernen auch die postkolonialen Staaten in Afrika und Asien.

In eine solche Reihe gestellt zu werden, schmerzt den Porsche-Clan natürlich, und es ist auch ungerecht. Mit dem Verdacht aber muss die Familie leben. Niemand wird behaupten, dass die Bundesregierung nach ihrer Pfeife tanzt. Aber Einfluss hat sie schon. Dazu ist Volkswagen schlicht zu wichtig – als größter Arbeitgeber im Land, Steuerzahler, Aushängeschild der deutschen Industrie. Ein VW-Chef muss nicht lange um Termine anstehen in der Hauptstadt. Sein Platz im Regierungs-

flieger ist reserviert, wenn Kanzler oder Minister zu ökonomisch bedeutsamen Staatsvisiten aufbrechen: Wer sonst sollte sie auch nach China begleiten? Allenfalls Siemens hat ähnliches Gewicht.

Wahr ist auch: Wenn im Reiche der Porsches oder Piëchs Unstimmigkeiten mit dem Finanzamt auftreten, gerät das schnell zum Politikum. Die Verschmelzung von VW und Porsche AG war so ein Fall, der steuerliche Aspekt war dafür wesentlich, da griff der Minister persönlich ein – in dem Fall zum Nutzen des Clans.

Die avisierte Heimkehr von Wolfgang Porsche, dem «schwäbischen Österreicher», nach Salzburg dagegen animierte den Bundestag 2014 zu einem Gesetz, der «Lex Porsche», was auf die Schnelle eigens für das Clan-Oberhaupt verfasst wurde, und zu seinem finanziellen Nachteil.

Grob gesprochen verhinderte die «Lex Porsche», dass Porsche sein Vermögen nach Österreich verlagern durfte, ohne vorher die hierzulande fälligen Steuern zu zahlen. Eine entsprechende Anfrage hatte der Automobilfabrikant gestellt, wieder kletterte der Fall schnell die Finanzbürokratie hoch bis zum Minister. Wäre sein Plan aufgegangen, hätte der deutsche Fiskus auf etwa 300 Millionen Euro verzichten müssen – dies verhinderte das taufrische Gesetz. Porsche zahlte, der Staatssäckel füllte sich. Einem richtigen Oligarchen wäre so etwas nicht passiert.

Darüber hinaus schädigte der Vorfall die gesamte Klasse der Vermögenden. Politiker – insbesondere in den Reihen der SPD – hatten sich gesorgt, dass Porsche andere Milliardäre und Millionäre erst auf die Idee bringen könnte, seinem Beispiel zu folgen. Die «Lex Porsche», so jubilierten Sozialdemokraten nach vollbrachtem Gesetz, «durchkreuzt die steuerfreie Verlagerung großer Vermögen ins Ausland». Der Beleg für die Allmacht der Porsches steht also noch aus.

Öko-Lobbyisten sehen das natürlich anders. In ihren Reihen findet sich immer jemand, der sich darüber echauffiert, dass die Regierung von der Autoindustrie «gekauft» ist: Hat nicht VW einen ehemaligen Regierungssprecher (Thomas Steg) als Lobbyisten unter Vertrag? Beschäftigt Daimler nicht einen ehemaligen Kanzleramtsminister (Eckhard von Klaeden)? Spendet nicht die BMW-Familie Quandt regelmäßig das meiste Geld für die Parteien? Und haben sich nicht deutsche Bundeskanzler, gleich welcher Couleur, in Brüssel stets für höhere CO₂-

Werte eingesetzt, um die heimische Autoindustrie zu schonen? Alles richtig.

Nur belegt das nichts, jedenfalls nicht die Käuflichkeit der Regierung durch Oligarchen. So unerträglich der Gedanke für manchen sein mag: Die Politik setzt sich aus freien Stücken ein für die Belange der Autoindustrie, von der sie meint, dass daran Wohlstand, Jobs – und ja, auch Wählerstimmen hängen. «Ich war immer stolz, Autokanzler zu sein», sagt Altkanzler Gerhard Schröder. Der «Genosse der Bosse» kennt sich aus mit Autos, Macht und Geld. Oligarchen trifft er anderswo.

[...]