VW macht Fortschritte

Vom Grobstaub zum Feinstaub

Der groß angelegte, seit 2011 hausintern auch den Mitarbeitern bekannte Betrug der Volkswagen AG mit manipulierter Diesel-Schadstoff-Software droht weitere Kreise zu ziehen. Auch andere deutsche Automobilhersteller bangen nun um den Weltruf deutscher Ingenieurskunst. Der Mythos "Made in Germany" geriete in Gefahr, stünde er künftig als Synonym für vorsätzliche Umweltverschmutzung, kriminellen Kundenbetrug und wissentlichen Gesetzesbruch.

Neu wäre das nicht, wenn man die schwarzen Kassen von Siemens oder die Libor-Zinsmanipulationen [3] der stolzen Deutschen Bank, immerhin des Flaggschiffs der deutschen Finanzwirtschaft, nicht vergisst. Manche deutsche Konzernetagen strotzen nur so von "Unregelmäßigkeiten". Besonders forsch klang der merkwürdige Satz des bisherigen VW-Chefs, als er noch den ahnungslosen Vorstandsvorsitzenden des größten Autobauers Europas geben konnte: "Ich bin bestürzt über das, was in den vergangenen Tagen geschehen ist“, sagte Martin Winterkorn [4]. Im Klartext: Die Aufdeckung des Skandals sei der eigentliche Skandal, und der mache ihn doch zutiefst betroffen. Eine clevere Formulierung, die kaum mehr als bodenlose Frechheit im zerknirschten Verlautbarungswust auffiel.

„Wir waren unehrlich zur Umweltbehörde EPA [5], wir waren unehrlich zu den Behörden in Kalifornien und, am schlimmsten von allem, wir waren unehrlich zu unseren Kunden. Um es auf gut Deutsch zu sagen: Wir haben totalen Mist gebaut“, ließ sich der Amerika-Chef von VW, Michael Horn, bei einer Auto-Präsentation in New York vernehmen, so als wolle er seinen obersten Chef entlasten.

Ausgerechnet jenen Autonarren, der "mit jeder Schraube auf du" gestanden haben soll, detailversessen wie kaum ein anderer in der Konzernleitung, der von nichts gewusst haben wollte, was in seiner zentralen Entwicklungsabteilung vor sich gegangen war? So eine Software musste doch in Auftrag gegeben, programmiert, bezahlt und serienmäßig eingebaut worden sein! Verbirgt sich unter den weltweit 600.000 VW-Arbeitern etwa ein pfiffiger Bastel-Strolch irgendwo in den USA, der sich das als Sabotage ausgedacht hat?

Dazu war das Täuschungsmanöver zu ausgeklügelt. Es findet sich in 482.000 Fahrzeugen wieder, und sollte die "Clean-Diesel"-Offensive in den USA vorantreiben, wo der Marktanteil von VW unter drei Prozent liegt. Dort gilt der Langstrecken-Treibstoff zudem noch als Traktor-Antrieb und ist teurer als das spottbillige Benzin. Obendrein relativiert die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Highways die vergleichsweise Leistungsstärke des Diesel ohnehin. Mit dem künstlich ergaunerten Öko-Image ist es erstmal vorbei. Die Werbeclips mit vorgehaltenen weißen Handtüchern am Auspuff verschwanden stillschweigend aus den VW-Internet-Plattformen.

Hierzulande sind rund 13,8 Millionen dieselgetriebene Autos unterwegs. Ihr Anteil an der gesamten PKW-Flotte beträgt stattliche 31 Prozent. Die Deutsche Umwelthilfe [6], ein Umwelt- und klageberechtigter Verbraucherschutzverband mit ca. 80 Mitarbeitern, wirft den Autoherstellern nicht erst seit kurzem vor, die reale Umweltbelastung durch Dieselantriebs-Abgase kleinzutesten. Was VW kann, konnten das nicht auch andere? Die Antwort werden nur flächendeckende Reihen-Untersuchungen im Straßenverkehrs-Betrieb unter Realbedingungen liefern, nicht in der Elektronik-Testwerkstatt, wo die raffiniert frisierte Software die Prüfsituation sofort erkennt, sobald nur zwei Reifen bewegt werden, während das Lenkrad stillsteht.

Dann regelt nämlich ein elektronisch gesteuerter Katalysator die Einspritzung synthetischer Harnsäure hoch, um durch Aufsplittung in harmlosen Stickstoff und Wasser die schädlichen Stickoxide zu neutralisieren. Deren Grenzwerte liegen in Deutschland bei 80 Milligramm pro Kilometer; in den USA sind nur 40 mg pro gefahrener Meile (1,6 km) erlaubt. Offenbar wollte VW seinen Kunden nicht zumuten, andauernd Harnstoff nachschütten oder gar in den Tank pissen zu müssen. Es war bestimmt nur "gut gemeint". An eine Reizung oder gar Schädigung von Atemwegen hatten die vorgeblich so "umweltfreundlichen" Betrüger offenbar nicht gedacht. Ihnen ging es ums Aufpolieren des ramponierten Images der Marke VW, um Promotion ihrer Tochtergesellschaften Audi, Seat & Co.

Dabei war die Entlarvung der Trickserei zunächst gar nicht mal böse gemeint. Im Gegenteil: Die Wissenschaftler Drew Kodjak und John German vom Forschungsinstitut "International Council on Clean Transportation" (ICCT [7]) waren Fans von abgasarmen Autos. Sie wollten eigentlich in Zusammenarbeit mit der Universität West Virginia nur beweisen, dass man auch in Europa schadstoffärmere Diesel-Autos fahren könnte. „Wir dachten, alles sei in Ordnung. Wir wollten mit unseren Tests die Europäer überzeugen, US-Standards einzuführen. Aber etwas stimmte mit den Ergebnissen nicht“, gab John German zu Protokoll.

Dennoch war ihr Vertrauen in die Weltmarke noch nicht vollends erschüttert. Sie sprachen beim Konzern vor, um die Diskrepanzen aufzuklären. „Wir waren aber schockiert. Der Schadstoffausstoß war so extrem hoch, allein beim Jetta dreißig Mal höher als beim offiziellen Abgastest. Wir wussten nicht, was wir davon halten sollten“. Erst nach weiteren Tests schlugen sie bei der Umweltbehörde EPA Alarm.

Nach seinem gequälten Schuldeingeständnis und der wimmernd geknödelten Entschuldigung mit fast tränenerstickter Stimme mochte Winterkorn noch darauf hoffen, sein Mandat bis 2018 verlängert zu bekommen, doch nun ist sein engster Vertrauter Matthias Müller [8] nachgerückt. Am 28. September 2015 gab die Staatsanwaltschaft Braunschweig bekannt, dass sie ein Ermittlungsverfahren gegen Martin Winterkorn eingeleitet hat. (⇒ Artikel bei [9] SPIEGEL ONLINE). Neuanfang sieht anders aus. Kurz zuvor hatte der alte Boss noch getönt: „Volkswagen braucht einen Neuanfang, auch personell“. Die VW AG praktiziert jetzt genau das Gegenteil: Kontinuität. Volkswagen steht freilich in übelster Gründer-Tradition.

Deren Geschäftspraktiken waren von Anfang an auf Betrug ausgelegt: Der für 990 Reichsmark versprochene KdF-Wagen [10] (KdF steht für "Kraft durch Freude [11]") in einer jährlichen Auflage von 150.000 wurde nie ausgeliefert, sondern in kleiner Serie für NS-Parteigrößen reserviert und an die Wehrmacht als Kommandeurwagen oder Allrad-Geländewagen ausgeliefert. Wer nach dem Krieg sein vollgeklebtes Markenheftchen eintauschen wollte, bekam einen Bezugsschein, der allerdings 5000 Reichsmark statt der avisierten 990 RM kostete; erst im Jahr 1961 bot VW den geprellten Sparern einen Vergleich an: Nun wurde das entwertete Papier als Anzahlung von 600 D-Mark auf den Erwerb eines viel teureren Neuwagens immerhin akzeptiert. Wer dagegen Bargeld sehen wollte, wurde mit schändlichen 100 DM abgefunden.

Zu Kriegsbeginn 1939 stand das in eine strukturschwache Gegend Niedersachsens geklotzte Werk gerade mal im Rohbau fertig neben der 1938 auf grünen Marschwiesen gegründeten "Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben", in der es ab 1942 selbstredend ein "Arbeitsdorf" für rund 800 politische Häftlinge gab, und später noch viel mehr Baracken für die 20.000 von der SS "gemieteten" sowjetischen Zwangsarbeiter, die 1944 schließlich zwei Drittel der VW-Belegschaft stellten. Die baute auch Teile für die Rakete V1 [12]. (V=Vergeltungswaffe [13])

Ferdinand Porsche war nämlich nicht nur Konstrukteur[1], sondern auch einer der ersten Wehrwirtschaftsführer des NS-Regimes, der nach Kriegsende zwar für 22 Monate in französischer Haft saß, aber nie rechtskräftig verurteilt wurde. Erst nach dem Krieg wurde die Reißbrett-Siedlung übrigens von den Briten in Wolfsburg nach dem gleichnamigen Schloss in der Nähe umbenannt, nicht jedoch mit der gelegentlich unterstellten Absicht, dem "Onkel Wolf" von der "Wolfsschanze" ein postumes Denkmal zu setzen. Noch vor der Währungsreform 1948 [14] wurden bereits erste Exemplare des Käfers 1947 in die Niederlande exportiert, 1949 dann in die USA, wo dem "Beetle" von der „New York Times“ sein Namen gegeben worden war, erstaunlicherweise bereits 1938. Damals sah es noch nach Massenmobilität in Deutschland aus. Die bekam dann allerdings außerhalb der Landesgrenzen eine ganz andere Dimension.

Der KdF-Wagen wurde umkonstruiert zum Kübelwagen [15] für den Krieg, teilweise sogar schwimmfähig [16]. Insgesamt 60.000 Kriegs-Fahrzeuge wurden gebaut. Die wöchentlichen 5-Reichsmark-Marken der 340.000 Sparer waren am Ende umsonst geklebt und verfielen dem gähnenden Schwarzen Loch des Kriegsgrauens, in das eben "alles in Scherben" fiel. Dagegen zerstäuben die paar zusätzlichen Rußpartikel heute zu fast nichts. „Peanuts!“ würde Ackermann sagen. Winterkorn dachte vermutlich: „Feinstaub!“, immer noch besser als Grobstaub.

35 Prozent Kursverlust in zwei Tagen sind allemal günstiger als der totale Ruin in Trümmern, wiewohl kein Pappenstiel. Immerhin fraßen die Kursverluste von den 86 Mrd. Eigenkapital ungefähr die Hälfte. Satte 18 Milliarden Strafzahlungen könnten fällig werden, dazu noch die in den USA exorbitant hohen privaten Entschädigungssummen. Dennoch liegt das VW-Werk nicht wie nach dem Zweiten Weltkrieg zu zwei Dritteln in Schutt. Volkswagen macht insofern kulturelle Fortschritte: Vom Kriegsgeschäft zum stinknormalen Geschäftskrieg, wie er zwischen transnationalen Konzernen brutalst ausgetragen wird.

Wolfgang Blaschka, München

► **Erstveröffentlicht** **am 28.09.2015 bei RATIONALGALERIE > Artikel** [17].

[1] Anmerkung ADMIN H.S.: Im Artikel wird - wie häufig in den Medien und Büchern -Ferdinand Porsche [18] als der Konstrukteur genannt, jedoch sollten überaus wichtige Vordenker, Visionäre und technische Entwickler des VW-Käfers nicht unerwähnt bleiben.

Da wären z.B. der in Budapest geborene Ingenieur Josef Ganz [19]. Der niederl. Ing. und Autor Paul Schilperoord (hier seine Seite [20]) stieß bei seinen Recherchen für sein leider inzw. vergriffenes Buch (engl. Ausgabe aber noch erhältlich!) auf nie zuvor veröffentlichtes Bildmaterial und auf unzählige Dokumente. Er beschreibt, wie Josef Ganz, von der Gestapo verfolgt, in der Schweiz landete. Wie sich die Nazis nicht nur den Besitz von Josef Ganz unter den Nagel rissen, sondern auch seine Patente. Und er zeigt, wie Ferdinand Porsche im Volkswagen wesentliche Entwicklungen weiterführte. Hitler, der die Forderungen und Arbeiten des prominenten Motor-Kritikers und Entwicklers Josef Ganz kannte, machte nach der Machtübernahme kurzen Prozess. Er diktierte der Automobilindustrie das Projekt "Volkswagen". Aber anders, als Josef Ganz erhoffte, wurde nicht er Chef eines firmenübergreifenden Entwicklerteams. Diesen Posten bekam Ferdinand Porsche. Denn Josef Ganz war Jude.

Der Konstrukteur Béla Barényi [21], der als einer der Begründer der passiven Sicherheit im Automobilbau gilt, ist hier ebenfalls zu nennen. 1953 setzte Barényi seine Ansprüche auf die von Ferdinand Porsche angemeldeten Patente vor Gericht durch. Barényi konnte nachweisen, dass er bereits in den 1920er Jahren das Konzept des Käfers detailliert dargelegt, aber nicht ausreichend durch Patente abgesichert hatte. 1955 verklagte Barényi die Volkswagenwerk G.m.b.H. [22], heute VW AG). auf Urheberrechtsverletzung, woraufhin seine Urheberschaft am VW Typ 1 gerichtlich anerkannt wurde.

Unbedingt genannt werden muß auch der in Niederösterreich geborene Hans Ledwinka [23], wichtiger Chefkonstrukteur für die Automobilproduktion. Siehe hierzu auch weiterführende Informationen auf den folgenden Seiten: KdF-Wagen [10], TATRA Typ V 570 [24], Typ 77 [25] und Typ 87 [26] und Typ 97 [27].

Literatur-Tipp für automobil-affine Historiker:

- "Die wahre Geschichte des VW-Käfers. Wie die Nazis Josef Ganz die VW-Patente stahlen" von Paul Schilperoord; Verlag: Huber, Frauenfeld - ein Imprint von Orell Füssli, Zürich 2011, ISBN 978-3-7193-1565-8. (komplett vergriffen, auch gebraucht extrem selten zu bekommen!
- "Der Käfer - Ferdinand Porsche und die Entwicklung des Volkswagens" von Chris Barber, Verlag Delius Klasing, 2. überarbeitete Auflage, ISBN 978-3-7688-1582-6.

► **Bild- und Grafikquellen:**

1. Grafik: VW - DAS PROBLEM. Der VW-Konzern steht derzeit völlig zurecht am Pranger, doch ist er natürlich nur ein Beispiel vieler Automobilhersteller, die auf gleiche oder ähnliche Weise einen menschenfeindlichen marktradikalen Neoliberalismus betreiben. **Foto:** Christopher Domres, Sète, Frankreich. Beruf: GRAPHIC DESIGNER. **Quelle:** Flickr [28]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung 2.0 Generic (CC BY 2.0 [29])

2. VW LOGO - kreativ bearbeitet. **Foto:** Amelia Ringeisen. **Quelle:** Flickr. [30] **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [31]).

3. Feinstaub-Kontrollen in einer Kölner Umweltzone im Jahr 2014, durchgeführt durch den Verbraucherschutzverband Deutsche Umwelthilfe [6]. Der Straßenverkehr ist der einzige Bereich, in dem der Ausstoß von Klimagasen zunimmt. Die DUH setzt sich mit regelmäßigen Aktionen und mehrjährigen Projekten für eine Reduktion des verkehrsbezogenen CO2-Ausstoßes in Deutschland und Europa ein. **Pressefoto © DHU**.

4. Dein KdF-Wagen. [Hrsg. vom Volkswagen Werk Berlin. Deckelillustration von Axster-Heudtlaß. Werbebroschüre bzw. Sparer-Prospekt] - Moes, Eberhard; Verlag der Deutschen Arbeitsfront, o.J.[1938], 1. Auflage. Der KdF Wagen der NS Organisation "Kraft durch Freude" konnte durch ein Sparsystem erworben werden, das in der Broschüre vorgestellt wird. Außerdem werden auf 38 Seiten Ausstattung und Technik des Wagens dargestellt. Die einzelnen Seiten dieser Broschüre sind hier eingescannt >> kdf-wagen.de/ [32] >>Broschüre [33].

5. Brezel KdF-Armaturenbrett. Der als *Volkswagen* im Wortsinne geplante **KdF-Wagen** war eines der wichtigsten Projekte der NS [34]-Organisation „Kraft durch Freude [11]“ (KdF). **Foto:** Thorsten Haustein, Wuppertal. **Quelle:** Flickr [35]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung-Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-ND 2.0 [36]).

6. Buchcover: "Die wahre Geschichte des VW-Käfers. Wie die Nazis Josef Ganz die VW-Patente stahlen" von Paul Schilperoord; Verlag: Huber, Frauenfeld - ein Imprint von Orell Füssli, Zürich 2011, ISBN 978-3-7193-1565-8. (komplett ausverkauft, selbst gebraucht extrem selten zu bekommen!).

7. Buchcover: "Der Käfer - Ferdinand Porsche und die Entwicklung des Volkswagens", von Chris Barber, Verlag Delius Klasing, 2. überarbeitete Auflage, ISBN 978-3-7688-1582-6. Antiquarisch bei Booklooker.de [37] (Nehmt nur die 2. Auflage von 2010!)

Über zwanzig Jahre Recherche, unter anderem in den sehr frühen Archiven von Volkswagen und Porsche, eine Vielzahl von bislang unveröffentlichten Fotos und Entwicklungsplänen sowie die Kompetenz eines der renommiertesten internationalen Motor-Journalisten und ausgewiesenen Käfer-Kenners verdichten sich in „Der Käfer“ zu einer faszinierenden Auto-Biografie.

Zahlreiche Bücher haben bislang den Werdegang des Käfers beleuchtet, doch alle streifen nur sehr vage seine Entwicklungsgeschichte. Autor Chris Barber konzentriert sich hingegen exakt auf diese Epoche des Kultautos aus Wolfsburg. Er geht noch einmal über siebzig Jahre zurück und begleitet den genialen Autoentwickler Ferdinand Porsche und seine Mannschaft auf ihrer Mission, ein Fahrzeug zu bauen, das den Automobil-Markt revolutionieren sollte.

Der Volkswagen sollte einfach zu bedienen sein, einer fünfköpfigen Familie ausreichend Platz bieten, robust sowie in Großserie zu produzieren sein und er sollte extrem preiswert sein. Ferdinand Porsche gelang dieses Kunststück in einem politisch diffusen und gefährlichen Umfeld. Chris Barbers souveränem Blick ist es zu verdanken, dass aus der Beschreibung des technischen Bravourstückes keine blinde Laudatio auf den Führerstaat Deutschland wird. Vielmehr schafft er es, die einzigartige Entwicklungsgeschichte des Käfers ohne Pathos in die herrschenden Zeitläufte einzuordnen.

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/vw-macht-fortschritte-vom-grobstaub-zum-feinstaub

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/4834%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/vw-macht-fortschritte-vom-grobstaub-zum-feinstaub
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Libor-Skandal
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Winterkorn
[5] https://de.wikipedia.org/wiki/Environmental_Protection_Agency
[6] http://www.duh.de/
[7] http://www.theicct.org/
[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Matthias_M%C3%BCller_%28Manager%29
[9] http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/martin-winterkorn-staatsanwalt-ermittelt-in-volkswagen-affaere-a-1055075.html
[10] https://de.wikipedia.org/wiki/KdF-Wagen
[11] https://de.wikipedia.org/wiki/Kraft_durch_Freude
[12] https://de.wikipedia.org/wiki/Fieseler_Fi_103
[13] https://de.wikipedia.org/wiki/Vergeltungswaffe
[14] https://de.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4hrungsreform_1948_%28Westdeutschland%29
[15] https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCbelwagen
[16] https://de.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Typ_166_Schwimmwagen
[17] http://www.rationalgalerie.de/kritik/vw-macht-fortschritte.html
[18] https://de.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_Porsche
[19] https://de.wikipedia.org/wiki/Josef_Ganz
[20] http://josefganz.org/
[21] https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9la_Bar%C3%A9nyi
[22] https://de.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_AG
[23] https://de.wikipedia.org/wiki/Hans_Ledwinka
[24] https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_V_570
[25] https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_77
[26] https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_87
[27] https://de.wikipedia.org/wiki/Tatra_97
[28] https://www.flickr.com/photos/christopherdombres/21433063908/
[29] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[30] https://www.flickr.com/photos/ameliaringeisenphotography/2885642494/
[31] https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.de
[32] http://www.kdf-wagen.de/
[33] http://www.kdf-wagen.de/kdfwagen/a_show_page.php?iid=1283
[34] https://de.wikipedia.org/wiki/Nationalsozialistische_Deutsche_Arbeiterpartei
[35] https://www.flickr.com/photos/thorstenhaustein/7706260850/
[36] https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/deed.de

[37] https://www.booklooker.de/B%C3%BCcher/Angebote/titel=Der+K%C3%A4fer+Ferdinand+Porsche+und+die+Entwicklung+des+Volkswagens?sortOrder=preis_total
[38] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bela-barenyi
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/chris-barber
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/feinstaub
[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ferdinand-porsche
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/geschichte-des-vw-kafers
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/grobstaub
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hans-ledwinka
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/josef-ganz
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kdf
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kdf-wagen
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kraft-durch-freude
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kubelwagen
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/markenheftchen
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nazis
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/paul-schilperoord
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schwimmwagen
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw-patente
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/patentdiebstahl
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/volkswagen-ag