

Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG am 19. April 2007 im Congress Center Hamburg

Anträge und Begründung von Prof. Dr. Hans-Joachim Selenz:

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zu meiner Person: Mein Name ist Hans-Joachim Selenz. Ich war Mitglied des Vorstands der Preussag AG, der Engineering und Design AG und Vorstandsvorsitzender der Salzgitter AG. - Über den Fall Sprenger war ich im Frühjahr 2005 erstmals mit Betrugsvorgängen bei VW in Berührung gekommen. Herr Sprenger, ein engagierter Mitarbeiter der VOLKSWAGEN AG, hatte zahlreiche bedeutende Erfindungen im Bereich der Getriebefertigung gemacht. Auf der Basis seiner Ideen wurden nicht nur die Produktionsmenge und Qualität der Getriebefertigung deutlich erhöht, sondern gleichzeitig auch die Investitionen ganz erheblich gesenkt. Die Anlagen im Werk Baunatal wurden nach Sprengers Plänen und Ideen gebaut. Auf seinen Hinweis hin, dass seine Ideen umgesetzt worden waren, prüfte die Konzernrevision Sprengers Entwicklungen und stellte fest, dass angeblich keine Arbeitnehmererfindungen umgesetzt waren. Daraufhin meldete Sprenger seine Erfindungen selbst als Patent an. Mittlerweile ist er Inhaber von einem Dutzend Schutzrechten und wird als Top-Erfinder des Patentinformationszentrums PIZ in Kassel geführt. Da VW die Erfindungen jedoch nutzen wollte und musste - die Anlagen arbeiteten ja bereits -, widersprach man den Patenten vor Gericht mit der Begründung, sie seien nun doch Arbeitnehmererfindungen. Bezahlen wollte man nicht.

Nachdem VW aber nun vor Gericht scheiterte, werden aktuell die Montagelinien in Kassel umgebaut. Ergebnis: Statt dem Erfinder seine Vergütungen zu bezahlen und seine Erfindungen zu nutzen, vernichtet man Millionenwerte, verringert die Produktionsmenge und verschlechtert gleichzeitig auch noch den Qualitätsstand. Hier werden, über den Gesamtkonzern gesehen, vom Vorstand Chancen in Milliardenhöhe verspielt, von der verminderten Qualität und den daraus resultierenden Schadensersatzansprüchen ganz zu schweigen. Dazu meine ersten Fragen:

1. Wie hoch sind die Kosten für die o. g. Umbaumaßnahmen in Baunatal?
2. Die Anlage VL 300 für das stufenlose Multitronic-Getriebe war für 240 Einheiten pro Tag geplant. Durch Sprengers Ideen wurde die Produktion auf 750 Getriebe pro Tag verdreifacht bei Reduzierung der Investkosten um 5 Millionen€. Wie hoch ist die Produktion heute?
3. Wie viel produziert die Montagelinie DQ 250 für das Direktschaltgetriebe, ausgelegt ursprünglich auf 1.000 Einheiten pro Tag, heute mit der Sprenger-Lösung?
4. Wie hoch ist die derzeitige Zukaufsmenge an entsprechenden Getrieben pro Jahr im Konzern?
5. Wie hoch ist das Einsparpotenzial bei Umrüstung aller Getriebemontageanlagen des Konzerns auf die Sprenger-Lösungen?
6. Warum beschafft oder beschaffte das Werk in Kassel trotz Kenntnis dieser Lösungen für die Getriebe ML 310, VL 381 und DQ 200 aktuell wieder unproduktive und minderwertige Anlagen?

7. Warum erhält Herr Sprenger nicht die ihm zustehenden Vergütungen?

8. Wie hat sich die Reklamationsrate bezüglich der Getriebebeschäden entwickelt?

Meine Damen und Herren, vor einem Jahr berichtete ich Ihnen, dass Ministerpräsident Wulff am 12. Januar 2006 den Vorschlag gemacht hatte, den Mittellandkanal von oben in das VW-Verwaltungsgebäude einzuleiten, um bei VW - so wörtlich - auszumisten. Sein großes Vorbild dabei war Herkules aus der griechischen Sage - der hat es dann aber auch gemacht. Herr Wulff sitzt aktuell immer noch auf dem Misthaufen drauf. Meine Damen und Herren, damals wusste ich noch nicht, dass drei Wochen, bevor Ministerpräsident Wulff diesen bemerkenswerten Vorschlag gemacht hat, das LKA Niedersachsen und die Staatsanwaltschaft Braunschweig dem Mist bei VW mindestens unmittelbar auf die stinkende Spur gekommen waren. Am 19. und 20. Dezember 2005 wurde nämlich Herr Dr. Schuster im Rahmen einer Vernehmung von dem o. g. sogenannten Strafverfolger intensiv verhört. Darüber existieren zwei Protokolle über insgesamt 38 Seiten. Ich habe sie jetzt, aber nicht durch eine undichte Stelle im LKA - damit da gar keine Gerüchte aufkommen -, sondern von dem Anwalt von Herrn Piëch, von Herrn Prinz; wie er die bekommen hat, sollte man vielleicht einmal klären.

Meine Damen und Herren, sicherlich ging es Ihnen bei den Bemühungen der Justiz, die VW-Affäre aufzuklären, wie mir - die Erklärungen über Täter und Motive machten überhaupt keinen Sinn. Warum sollte ein Herr Hartz so mir nichts, dir nichts Millionen ausgeben und Betriebsräte mit käuflichen Damen versorgen, um sie zu Dingen zu veranlassen, die sie auch ohne Geld und ohne die Millionen hätten machen müssen? Geld bezahlt man in aller Regel doch nur dann, wenn Dinge gemacht werden sollen, die man ohne Geld nicht machen würde. Das ist einigermäßen logisch.

Außerdem ist es völlig unmöglich, dass in einem Unternehmen über mehr als zehn Jahre Betrugsvorgänge ablaufen, ohne dass die Revision dies bemerkt. Ich weiß, wovon ich rede, da ich als Chef der Salzgitter AG, wie üblich, gleichzeitig auch Chef der Revision eines Großunternehmens war.

Inzwischen ist klar und auch schriftlich belegt, meine Damen und Herren, wie die Betrugsvorgänge bei VW abliefen. Die Revision wurde schlichtweg abgestellt. Das war für jeden Manager, der sich in einem derartigen Unternehmen auch nur ein wenig auskennt, bisher schon die einzig logische Erklärung für die jahrelang anhaltenden kriminellen Betrugsvorgänge in Vorstand und Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG. Ich lese Ihnen ein Zitat aus dem Protokoll des Landeskriminalamts vor, damit Sie sich vorstellen können, wie es tatsächlich abgelaufen ist. Herr Schuster sagt dort auf Seite 12:

„Des weiteren hatte ich damals bei Herrn Reinecke ... nachgefragt,“

- Herr Reinecke ist Leiter der Revision -

„der mir ebenfalls bestätigte, dass die Abrechnung so in Ordnung sei“

- da ging es um die Bordell- und sonstigen Rechnungen -

„und dass insbesondere die Kostenstelle ‚1860 Vorstand Diverses‘ eine Kostenstelle ist, bei der die Revision“

- jetzt hören Sie genau zu! -

„nicht so genau hinguckt.“

Sie können sich das nachher bei mir ansehen. Das ist aus dem Originalprotokoll des Landeskriminalamtes Niedersachsen und der Staatsanwaltschaft Braunschweig vom 19./20. Dezember 2005.

Es ist an sich schon ein Skandal, handelt es sich doch um das ganz gezielte Schaffen rechtsfreier Räume, also krimineller Bereiche in einer börsennotierten - in Ihrer - Aktiengesellschaft. Das erfüllt den Tatbestand des § 129 Strafgesetzbuch, der Bildung einer kriminellen Vereinigung, meine Damen und Herren. Der Bund Deutscher Kriminalbeamter spricht auch im Fall Siemens mittlerweile von organisierter Kriminalität.

Noch skandalöser ist jedoch die Tatsache, dass die Staatsanwaltschaft Braunschweig und auch das Landeskriminalamt in Niedersachsen seit dem 19. Dezember 2005 nachweisbar von diesen Betrugsvorgängen im Detail wussten. Ich habe aus den genannten Gründen Strafanzeige bei der Generalbundesanwaltschaft, beim Bundeskriminalamt, bei den europäischen Behörden und auch bei der amerikanischen Börsenaufsicht SEC gestellt.

Meinen Antrag auf Durchführung einer Sonderprüfung der Revision der VOLKSWAGEN AG habe ich daher bereits im Vorfeld der Hauptversammlung gestellt, ebenso einen Antrag auf Überprüfung der beruflichen und privaten Geschäfte des VW-Chefeinkäufers Garcia Sanz. Fragen zu diesem Betrugskomplex:

1. Ist Herr Reinecke, der die kriminellen Aktionen der Revision durchführte, noch im Amt?
2. War der Wirtschaftsprüfer KPMG, als er die finanziellen Schäden der unternehmensinternen Korruption aufnahm, über den kriminellen Hintergrund innerhalb der VW-Revision informiert?

Das zu diesem Komplex.

Meine Damen und Herren, am 16. Juni 2006 hatte ich Gelegenheit, die Fertigung des Zwillingfahrzeuges Touareg/Cayenne am VW-Standort Bratislava zu besichtigen. Ich tat dies in Begleitung sachverständiger Vorstände und Geschäftsführer der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie. Die Gruppe war, gelinde gesagt, völlig überrascht - um nicht zu sagen: entgeistert -, zu sehen, dass sich der Cayenne dem Ende des Montagebandes in exakt demselben Fertigungszustand näherte wie der Touareg. Dann bekam er jedoch keinen Motor und auch keine Räder. Der ansonsten komplett fertige Wagen wurde stattdessen auf eine Palette montiert. Auf die drängenden Fragen der darob entsetzten Fachleute erklärte man schließlich, Porsche wolle das so, damit der Eindruck einer Rohkarosse vorgetäuscht werde. - Der VW-interne Spruch für diesen groben Betrug lautete dementsprechend in Bratislava: „Vier Schrauben - und der Porsche ist fertig.“ Die Porsche-Fabrik in Leipzig, meine Damen und Herren, ist somit eine reine Tarnanlage, um zu vertuschen, dass der Porsche Cayenne tatsächlich von VW gefertigt wird und auch nicht in Deutschland, sondern in der Slowakei. Nach - zugegebenen - pointierten Aussagen von VW-Mitarbeitern ist der Kaffeeumsatz bei Porsche in Leipzig höher als der Umsatz in der Cayenne-Montage.

Meine Damen und Herren, wenn sich dieses Faktum herumspricht, dass der Porsche Cayenne nicht „Made in Germany“ ist, sondern, wie der US-Amerikaner sagen würde, „Fake“ - also Fälschung oder Täuschung - „from Slovakia“, möchte ich mir einmal die Absatzzahlen in den USA ansehen. Die Löhne der slowakischen VW-Mitarbeiter liegen auf Drittweltniveau bei ca. 15 % der Wolfsburger Löhne. Dafür arbeiten die slowakischen Mitarbeiter 42 Stunden pro Woche in Vierschichtbesetzung. Porsche verdient auf diese Weise nach VW-internen Angaben z. B. beim Cayenne Turbo S bis zu 50.000 € pro Fahrzeug.

Insgesamt soll allein der Cayenne-Verkauf - ebenfalls nach VW-internen Angaben; Sie werden Verständnis dafür haben, dass ich die Herren nicht nenne, die mir die Zahlen genannt haben - der Firma Porsche ca. 4,5 Milliarden € in die Kasse gespült haben. Das entspricht in etwa den Aufwendungen der Firma Porsche - an der Herr Piëch persönlich beteiligt ist -, um die Firma zu kaufen - nämlich VW -, deren Interessen Herr Piëch als Vorstand und Aufsichtsrat laut Aktiengesetz eigentlich vertreten sollte.

Für Porsche brachte dieses Täuschungsmanöver Milliarden Gewinne auf Kosten von VW. VW bestritt nämlich einen Großteil des Entwicklungsaufwandes - davon weiß ich eine ganze Menge - und bezahlte den weitaus größten Teil der Entwicklungskosten. Wie in Bratislava jederzeit zu besichtigen, stellte VW sogar noch die Montagelinie. Ein perfektes Geschäft für Porsche, aber definitiv nicht für VW! VW hätte das Projekt nämlich sehr viel besser und sinnvoller mit Audi machen können bzw. machen müssen, wie der Erfolg des Q7 zeigt, der ebenfalls in Bratislava vom Band rollt. Mit dem Porsche Cayenne hat man stattdessen ein unmittelbares Konkurrenzmodell angeschoben und dem Volkswagen Konzern somit sogar schweren Schaden zugefügt.

Dazu abschließend folgende Fragen:

1. Wie hoch ist der Gewinn von VW bei der Touareg-Fertigung?
2. Welche Betriebsräte bzw. externen Arbeitnehmervertreter haben in ihrer Funktion als Mitglied des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG dem Geschäft in dieser Form zugestimmt? Ich bitte dabei um eine namentliche Aufstellung.

So weit meine Ausführungen, meine Damen und Herren, und die Fragen, die sich daraus ergeben.

Ich hatte im Vorfeld noch zwei Anträge gestellt - noch mehr, aber es sind dann zwei Anträge aufgenommen worden. Die sind auch im Internet dargestellt worden. Ich frage jetzt den Notar, ob ich diese Anträge hier noch vorlesen soll, damit sie entsprechend in den Verlauf der Hauptversammlung mit aufgenommen werden können. Das kann ich gerne machen.

Zusätzlich habe ich noch zwei Anträge gestellt, erstens einen Antrag auf Sonderprüfung der Entwicklungs- und Fertigungskosten beim Cayenne-Projekt von VW für Porsche und zweitens einen Antrag auf Sonderprüfung der künftigen Geschäftsbeziehungen zwischen VW und Porsche. Wie ist damit zu verfahren? Ich möchte das hier vom Notar hören. - Meine Damen und Herren, ich lese das ganz kurz vor, damit Sie zumindest wissen, was ich beantragt habe:

„Antrag auf Sonderprüfung der Konzernrevision

Ich beantrage nach § 142 Abs. 1 des Aktiengesetzes, die Wengert AG Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Friedinger Str. 2, Singen, als Sonderprüfer für das Risikomanagement des Volkswagen-Konzerns einzusetzen und einen Prüfungsschwerpunkt in die Funktionsfähigkeit der internen Revision zu legen.

Die Sonderprüfung soll gesellschafts- und strafrechtliche Aspekte sowie gegebenenfalls die Schadenersatzpflicht des Vorstandes und Aufsichtsrates gegenüber der VOLKSWAGEN AG berücksichtigen.

Die Sonderprüfung soll darüber hinaus konkrete personelle und organisatorische Vorschläge dafür entwickeln, wie die interne Revision die VOLKSWAGEN AG zukünftig vor Organisierter Kriminalität im Sinne von § 129 StGB geschützt werden kann, insbesondere auch dann, wenn diese Organisierte Kriminalität von Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrates verübt wird.

Begründung:

...“

Ich glaube, jeder von Ihnen, der nur die Presse mitverfolgt hat und eben meine Ausführungen gehört hat, kann sich das ableiten. Aber ich möchte jetzt hier auch verfahrenstechnisch keinen Fehler machen, dass nicht gesagt wird „Sie haben bestimmte Passagen nicht vorgelesen, die Sie hätten vorlesen müssen“. Demzufolge frage ich, ob ich mit diesem Antrag weiter fortfahren soll. -

Vielleicht zu den Punkten in der Begründung:

Die Konzernrevision der VOLKSWAGEN AG hat in den vergangenen Jahren trotz Kenntnis diverser betrügerischer Vorgänge im Konzern selbst nie Anlass zu ernsthaften Beanstandungen gefunden. Von folgenden Vorgängen war die interne Revision von VW unter Leitung von Diplomkaufmann Bodo Reinecke informiert, ohne tätig zu werden:

- die Sex-Affären des Betriebsrates/Aufsichtsrates auf Kosten des Konzerns spätestens ab dem Jahr 2000, ausweislich des Landeskriminalamtes Niedersachsen
- den Aufbau eines VW-Konzern-Bordells in der Kurt-Schumacher-Straße in Braunschweig
- die missbräuchliche Verwendung von Konzernvermögen zur systematischen Bestechung des Betriebsrates durch Vorstandsmitglied Hartz im Auftrag des Vorstandsvorsitzenden und späteren Aufsichtsratsvorsitzenden Piëch ab dem Jahr 1993
- die systematische Zweckentfremdung von Finanzmitteln aus dem Investitionsbereich in dreistelliger Millionenhöhe, über die ich im Schwarzbuch VW ausführlich berichtet hatte, spätestens seit dem Jahr 2003
- der von einem Informanten der Polizei angezeigte Verkauf von Arbeitsplätzen bei der VOLKSWAGEN AG

- man spricht von „Bakschisch“ -

durch den Betriebsrat Bernd Reich aus Hannover, über den der STERN im Jahre 2005 unter dem Titel „5000 Mark pro Job“ berichtete, ab dem Jahr 2000. Derselbe Betriebsrat arbeitete später als Transporteur für die Damen, welche sich in dem VW-Konzern-Bordell in Braunschweig u. a. mit den Herren Hartz und Volkert trafen.

– die Geschäftsbeziehungen von VW mit Firmen aus dem Umfeld der Familien Porsche - Piëch.

Die Revision der VOLKSWAGEN AG ist offensichtlich nicht in der Lage, ihren Überwachungs- und Prüfungsauftrag innerhalb eines Risikomanagementsystems ordnungsgemäß auszuüben, oder sie wird systematisch daran gehindert.

Das ergibt sich aus dem Protokoll des Landeskriminalamtes und der Staatsanwaltschaft Braunschweig.

Dabei muss der Vorstand nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz *„geeignete Maßnahmen treffen, insbesondere ein Überwachungssystem einrichten, damit den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen früh erkannt werden“*.

Da die zuständige Staatsanwaltschaft in Braunschweig in einigen relevanten Betrugsfällen innerhalb des Konzerns diese Revision mit der „Prüfung“ beauftragte

- das ist die Krönung der ganzen Veranstaltung -,

anstatt selbst tätig zu werden,

habe ich schon damals, als ich den Antrag gestellt habe, auch

diesen Antrag an die Generalbundesanwaltschaft und an die BaFin, die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht, geschickt.

Das zu dem Antrag auf Sonderprüfung der Konzernrevision.

Dann zu dem

Antrag auf Sonderprüfung der VW-Aufträge an die Event-Agentur Conteam und die brasilianische Firma Aquanálise durch VW-Vorstand Francisco Javier Garcia Sanz.

Begründung:

In der Sendung vom 11. Juli 2005 berichtete der Bayerische Rundfunk in der ARD-Sendung „Report“ über „Das Modell Volkswagen - Wie es sich Manager gut gehen lassen“ folgendes:

*„Doch es gibt noch ganz andere Beispiele aus dem Vorstandsbe-
reich: Etwa Francisco Garcia-Sanz. Der Einkaufs-Vorstand hat Millio-
nen-Aufträge an die Event-Agentur Conteam vergeben. Die Firma
gehörte seinem Schulfreund Juan Sancha. Die beiden hatten zum
Zeitpunkt der Auftrags-Vergabe 2002, wie der Grundbuch-Eintrag
belegt, auch noch eine gemeinsame Firma: die HGV-Immobilien-
GbR. Die vermietet zu hohen Preisen ein Bürogebäude an die
Conteam-Event-Agentur. Aufträge von Volkswagen gegen
Mietzahlungen an einen VW-Vorstand?“*

In Heft 8/2006 vom 20.2.2006 berichtete das Nachrichtenmagazin SPIEGEL in dem Artikel „Affären: Der doppelte Klaus“ darüber, dass die brasilianische Firma Aquanálise an Volkswagen do Brasil zu zeitweise höheren Preisen als die Konkurrenz Reinigungsflüssigkeit verkauft habe. Der Auftrag an Aquanálise ist nach Angaben des SPIEGEL auf Wunsch von Herrn Klaus Volkert durch persönlichen Einsatz des Einkaufsvorstandes Sanz zu Stande gekommen. Der von Volkert empfohlene Repräsentant der Firma Aquanálise, ein Herr Rogério, ist der Bruder von Adriana Barros, der Geliebten Volkerts.

Ich beantrage nach § 142 Absatz 1 des Aktiengesetzes, die Wengert AG, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Friedinger Str. 2 in Singen als Sonderprüfer für die Geschäftsbeziehungen des Volkswagen-Konzerns mit der Event-Agentur Conteam und mit der brasilianischen Firma Aquanálise einzusetzen. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit die Geschäfte zu marktüblichen Konditionen und nicht mit Nachteilen für den Volkswagen-Konzern durchgeführt wurden. Die Sonderprüfung soll gesellschafts- und strafrechtliche Aspekte sowie die Schadenersatzpflicht des Vorstandes Francisco Javier Garcia Sanz gegenüber der VOLKSWAGEN AG berücksichtigen.

Kopien sind an die Generalbundesanwaltschaft, das BaFin und in diesem Fall auch an die Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main, die sich auch mit Betrugsvorgängen im Einkaufsbereich von VW beschäftigt, gegangen.

Das waren die Anträge, die ich im Vorfeld gestellt habe.

Dann habe ich noch zwei Anträge gestellt, die mittlerweile hoffentlich beim Notar angekommen sind.

Es geht um den

Antrag auf Sonderprüfung der Entwicklungs- und Fertigungskosten beim Cayenne-Projekt von VW für Porsche

Ich beantrage nach § 142 Abs. 1 des Aktiengesellschaft, die Wengert AG, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Friedinger Str. 2 in Singen als Sonderprüfer für die Entwicklung und Fertigung des Porsche Cayenne und des VW Touareg im Volkswagen-Konzern einzusetzen. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit die folgenden Geschäfte zu Marketingkonditionen und nicht mit Nachteilen für den Volkswagen Konzern durchgeführt wurden:

1. Entwicklung des Sport Utility Vehicles (SUV) Cayenne/Touareg, insbesondere Verteilung der Investitionskosten zwischen VW und Porsche für ein für Porsche völlig neuartiges Fahrzeugkonzept, Nutznießer der Entwicklungsaufträge und schließlich Verteilung der Nutzungsrechte bzw. Lizenzen an den entwickelten Fahrzeugkomponenten.

2. Fertigung des Sport Utility Vehicles Cayenne/Touareg in Bratislava, Verteilung der Investitionskosten zum Aufbau der Fertigungslinien, Verteilung des Risikos, bestehende

Fertigungskapazitäten auszulasten, und Verteilung der Qualitätsrisiken. Insbesondere ist die Entwicklung der Geschäfte in den letzten zehn Jahren nach Umsatz pro Jahr darzustellen. Ferner ist detailliert zu beschreiben, wer die zugehörigen Verträge geprüft hat und Nachteile für VW zu verantworten hat. Es ist darzulegen, dass die gleichen Geschäfte bei VW mit Dritten außerhalb des Umfeldes von Porsche üblich sind, also bei technologischen Entwicklungs- und Fertigungsvorhaben zwischen zwei Automobilherstellern.

Die Sonderprüfung soll gesellschafts- und strafrechtliche Aspekte sowie die Schadenersatzpflicht des Vorstandes und des Aufsichtsrats gegenüber der Volkswagen AG berücksichtigen, insbesondere

1. ob die für VW nachteiligen Geschäfte mit Porsche als verbotene Unterstützung des Aktienerwerbs nach § 71 a Aktiengesetz zu bewerten sind,
2. ob die für VW nachteiligen Geschäfte mit Porsche als verbotene Einlagerückgewähr im Sinne von § 57 Aktiengesetz zu bewerten sind, und
3. ob der Großaktionär Land Niedersachsen Porsche schon heute VW im Sinne von § 17 Abs. 1 Aktiengesetz beherrscht.

Die formale Begründung brauche ich, glaube ich, nicht vorzulesen. Das ergibt sich. Ein Antrag auf Sonderprüfung muss nicht in der Tagesordnung besonders angekündigt werden, weil er vom Tagesordnungspunkt 3 - Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes - und vom Tagesordnungspunkt 5 - Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats - gegenständlich mitumfasst ist (vgl. Münchener Kommentar zum Aktiengesetz).

Die zu prüfenden Vorgänge, soweit sie vor dem 1. Januar 2006 liegen, reichen aufgrund ihrer Dauerwirkung in den Entlastungszeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2006 hinein. Sowohl Schadenersatzansprüche der Aktionäre gegen Vorstand und Aufsichtsrat als auch personelle Konsequenzen hinsichtlich einzelner Organmitglieder, unter anderem die Herren Pischetsrieder, Hartz, Winterkorn, Wiedekind und Piëch, begründen die Bedeutung für das aktuelle Geschäftsjahr 2006, wie im Münchener Kommentar zum Aktiengesetz nachzulesen ist.

Inhaltliche Begründung:

Erstens. Entwicklungskosten im Kooperationsprojekt Cayenne/Touareg. Es bestehen ernsthafte Zweifel daran, dass die Entwicklungskosten für den Geländewagen Cayenne/Touareg fair zwischen VW und Porsche aufgeteilt wurden, wie es der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters entspricht.

Zweitens. Ist die Nutzung der Entwicklungsergebnisse aus Sicht von VW mit den Unternehmensinteressen der VW AG vereinbar und entspricht sie der zuvor beschriebenen Aufteilung der Entwicklungskosten?

Drittens. Kosten der Lohnfertigung für Porsche. VW montiert in seinem Werk Bratislava den kompletten Cayenne bis auf den Einbau des Motors und den Anbau der Räder. Bei der Porsche-Fabrik in Leipzig handelt es sich demnach um eine reine Tarnfabrik, die allein der Verschleierung der Auslands- und Fremdproduktion dient und das Label „made in Germany“ sowie die hohen Porsche-Verkaufspreise rechtfertigen soll.

Davon konnte ich mich, wie ich Ihnen schon erzählt habe, am 16. Juni 2006 zusammen mit hochrangigen Automobilexperten bei einer Werksbesichtigung in Bratislava selbst überzeugen.

Während Porsche Rekordgewinne einfährt, meine Damen und Herren, kämpft VW in Europa mit Überkapazitäten. VW trägt für Porsche das Risiko der Kapazitätsauslastung und montiert die Porsche-Fahrzeuge zu Osteuropalöhnen. Weitere Details beschreibt der Gelsenkirchener Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer in den VDI-Nachrichten vom 23. Dezember 2005 unter dem Titel „Wendelin Wiedekings Erfolgsgeheimnis“.

So viel zu dem ersten Antrag, den ich hiermit offiziell stelle.

Der zweite Antrag ist ein

Antrag auf Sonderprüfung der künftigen Geschäftsbeziehungen zwischen VW und Porsche. Auch da beantrage ich nach § 142 Abs. 1 des Aktiengesetzes, die Wengert AG, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Friedinger Str. 2 in Singen als Sonderprüfer für die bereits existierenden vertraglichen Grundlagen der künftigen Geschäftsbeziehungen zwischen dem Volkswagen-Konzern mit dem Stuttgarter Porsche-Konzern und mit Unternehmen der Familien Porsche und Kirch einzusetzen. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit Entwicklung und Produktion des neuen Hybridmotors zu marktüblichen Konditionen und nicht mit Nachteilen für den Volkswagen-Konzern durchgeführt wurden und werden.

Ferner ist detailliert zu prüfen und zu beschreiben, wer die zugehörigen Verträge zwischen Porsche und VW bis dato geprüft hat und die eventuellen Nachteile für VW zu verantworten hat. Es ist darzulegen, dass die gleichen Geschäfte bei VW auch mit Dritten außerhalb des Umfelds von Porsche üblich sind.

Die Sonderprüfung soll gesellschaftliche und strafrechtliche Aspekte sowie die Schadenersatzpflicht des Vorstandes und des Aufsichtsrats gegenüber der Volkswagen AG berücksichtigen, insbesondere

erstens, ob der im Mai 2006 vom VW-Aufsichtsrat eingerichtete Ausschuss für Geschäftsbeziehungen mit Aktionären,

- der eben schon einmal angesprochen wurde -

seine Funktionen erfüllt und seinen Pflichten mit der gebotenen Sorgfalt nachkommt;

zweitens, ob die Regelungen und Kontrollmechanismen zu künftigen Geschäften VW ausreichend vor Nachteilen schützen, und

drittens, ob die Kooperation mit Porsche unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Marktforschung für VW ökonomisch sinnvoll ist.

Die formale Begründung entspricht der aus dem ersten Antrag.

Inhaltliche Begründung:

Bisherige Verschleierung von VW im Geschäftsbericht. Im Porsche-Geschäftsbericht 2005/2006 Seite 95 heißt es:

„Darüber hinaus entwickelt Porsche in einer Kooperation mit VW und Audi auf der Basis des Cayenne eine Hybridvariante, die bis zum Ende des Jahrzehnts vorgestellt werden soll.“

Noch deutlicher beschrieb es der Vorstandsvorsitzende Wendelin Wiedeking im Geschäftsbericht 2004/2005. Auf Seite 5 ist zu lesen:

„Bis zum Ende des Jahrzehnts werden wir deshalb einen Cayenne mit Hybridmotor auf den Markt bringen, den wir gemeinsam mit dem Volkswagen-Konzern entwickeln. Nur durch diese Partnerschaft lässt sich im Übrigen das Projekt für Porsche ökonomisch sinnvoll darstellen.“

Herr Dr. Wiedeking äußerte dies in einem Grußwort an die Porsche-Aktionäre unter dem Titel „Porsche sichert seine Zukunft ab“.

Das ist wirklich schon fast zum Lachen, dass er seine Aktionäre von dem Nutzen des Porsche-Einstiegs bei VW überzeugen musste!

Während die gemeinsame Entwicklung der zukunftsweisenden Hybridtechnik im Porsche-Geschäftsbericht dargestellt wird, schweigt VW in seinem Geschäftsbericht 2006 dazu gegenüber seinen Aktionären.

Haben Sie etwas gelesen? Ich nicht.

Wird hier aufseiten von Volkswagen schon wieder etwas verschleiert?

Die Frage stellt sich ganz eindeutig.

Nach den bisherigen Erfahrungen mit der Entwicklung und Fertigung des Cayenne bei VW bestehen deshalb ernsthafte Zweifel daran, dass

erstens der Wettbewerb zwischen VW und Porsche im Segment der hochwertigen Baureihen vom Typ Touareg und insbesondere bei Audi eine solch enge Zusammenarbeit in der Entwicklung des Hybridmotors erlaubt,

zweitens die Kooperation bei der Entwicklung des Hybridmotors so geregelt ist, wie es zwischen Dritten im Geschäftsleben eigentlich üblich wäre,

drittens die Entscheidung, mit Porsche bei Neuentwicklungen und deren Fertigung zu kooperieren, den entgangenen Gewinn dafür berücksichtigt, dass Porsche mit der gleichen Technologie wie VW am Markt auftreten kann.

Es ist zu befürchten, meine Damen und Herren, dass folgende Fragen nicht mit der gebotenen Sorgfalt z. B. im Rahmen einer quantitativen Marktforschung analysiert wurden.

Erstens. In welchem Umfang und zu welchen Preisen hätten die Porsche-Cayenne-Käufer einen VW-Touareg oder Audi Q7 gekauft, falls Porsche keinen Cayenne im Angebot gehabt hätte?

Zweitens. In welchem Umfang und zu welchen Preisen würden potenzielle Käufer eines Porsche-Fahrzeugs mit Hybridantrieb ein vergleichbares Fahrzeug von VW oder Audi kaufen, insbesondere dann, wenn Porsche keinen solchen Motor anbietet, der im Grunde genommen, wie Herr Wiedeking gesagt hat, für Porsche nur auf dem Rücken von VW und mit Hilfe von VW für Porsche entwickelt werden kann? Daran ist Herr Piëch eben persönlich wie seine Familienmitglieder beteiligt und hat bei Porsche mit seinen Familienangehörigen das komplette Sagen, mittlerweile auch bei VW.

Drittens zur Zusammensetzung dieses Ausschusses: Mit Frau Ellen Eller und Herrn Michael Frenzel befinden sich bereits zwei ausgewiesene Dilettanten in diesem vierköpfigen Ausschuss. Frau Eller ist Angehörige der Industriegewerkschaft Metall und begleitet die Korruption innerhalb des VW-Betriebsrates stumm und tatenlos.

Herr Dr. Frenzel, mein früherer Kollege im Preussag-Vorstand, der auch in diesem Ausschuss sitzt, ist laut Dokumenten - hören Sie genau zu! - der Niedersächsischen Staatskanzlei von Herrn Ministerpräsident Wulff ein Bilanzfälscher und Wertevernichter der Preussag/TUI AG.

So viel zur Zusammensetzung dieses Ausschusses.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.