

Dirty Diesel

Größenwahnsinnige Autobosse, Schummel-Ingenieure und die Schmach am Schadenstisch – wie es bei VW zum Abgas-Skandal kam

Von Hans Leyendecker, Georg Mascolo, Klaus Ott, Nicolas Richter, Ralf Wiegand, Süddeutsche Zeitung – Buch Zwei, 21.01.2017

Schlechter könnte der Ruf einer Maschine kaum sein. Sie ist laut, sie ist dreckig, und sie stinkt. Und wie sie stinkt, „wie Kamelkacke“, meckert die ältere Dame auf dem Rücksitz und rümpft die gepuderte Nase. Unsinn, erwidert die Fahrerin mit den ondulierten Haaren, Dieselmotoren stinken nicht, und wenn, dann sicher nicht dieser Diesel hier. Die Frauen, es sind drei, sitzen in einem Volkswagen, weiß wie eine Wolke, sauber wie ein Operationssaal, bequem wie ein Wohnzimmer, es fehlen nur Kaffee und Gebäck. Und natürlich klärt sich alles auf: Es ist der Pinscher auf der Rückbank, der so stinkt, ein mageres Vieh mit spitzem Maul und gelben Zähnen. Nicht dieser feine Diesel made in Germany, den der Hersteller sogar im Englischen stolz auf Deutsch „Das Auto“ nennt.

Die drei Damen im Passat mit Leder-Vollausstattung machten noch 2015 auf diese Art Werbung für Volkswagen, jenen deutschen Hersteller, der einst den Diesel in Amerika unters Volk bringen wollte. Diese Motoren sind dort ungefähr so exotisch wie hierzulande Elektroautos. Die Werbespots klangen daher arg nach Telekolleg: Behauptung, Herleitung, Beweis. Nein, diese Autos riechen nicht, sie sind leise, und man kann sie sogar fast an jeder Ecke betanken. Wirklich? Ja doch.

Als VW den Diesel nach Amerika bringen wollte, in ein Benzin-Land, wollten die Deutschen den American Way of Life verändern. Also ziemlich viel. In Wolfsburg glaubten Ingenieure anfangs, einen echten „Clean Diesel“ bauen zu können. Sie wür-

den die Amis davon überzeugen, dass man so was nicht nur in einen texanischen Pickup einbauen kann, um Stiere von der Weide zu holen, sondern auch in eine schicke Limousine, einen weißen Leder-Passat etwa, für die Fahrt zum Kaffeekränzchen.

Sie hatten die Vision, sie hatten die Kampagne, sie hatten das Ziel, mit dem „Clean Diesel“ und dem US-Markt zur Nummer eins der Welt aufzusteigen, vorbei an Toyota. Nur eines hatte VW nicht, als im Jahr 2006 die Reise beginnen sollte – einen sauberen Dieselmotor.

So nahm der größte europäische Industrieskandal der jüngeren Zeit seinen Anfang. Seitdem 2015 publik wurde, dass VW in Wahrheit schmutzige Autos verkaufte, hat der Skandal den Autokonzern 20 Milliarden Dollar gekostet. Sechs VW-Manager sind jetzt in den USA angeklagt worden. In Deutschland wird gegen etliche ermittelt, auch gegen den damaligen Konzernchef Martin Winterkorn. Der 69-Jährige trat am Donnerstag vor dem Untersuchungsausschuss im Bundestag auf und gab sich erschüttert. Es sei „nicht nachzuvollziehen“, wie die Manipulation der Abgaswerte geschehen konnte, sagte er. So hat es der Konzern lange dargestellt: Ein paar Leute aus dem Souterrain haben ohne Kenntnis der Chefetage etwas Krummes gemacht. Das kennt man von anderen Affären, so war's auch anfangs bei Siemens.

Aber diese These ist so wohl nicht zu halten. *Süddeutsche Zeitung*, NDR und WDR haben monatelang recherchiert und mit vielen Beteiligten gesprochen. Der Betrug bleibt demnach nicht bloß in einem kleinen Kreis, sondern er ist von Dauer, er ist systemisch, und er durchzieht am Ende wohl alle Ebenen der Firma.

Er beginnt damit, dass die Konzernspitze ein unrealistisches Ziel ausgibt, nämlich den US-Markt mit „sauberen“ Diesel-Pkws zu erobern. Dies bringt die Ingenieure in so große Not, dass sie zu unsauberen Mitteln greifen – zu schmutzigen Tricks für saubere Autos. Der Motor, so die Idee, müsse ja vor allem unter Testbedingungen sauber sein, dazu muss er diese Testbedingungen erkennen können. Aus heutiger Sicht entsteht bald eine Art Glaubenskrieg im Konzern: Was darf man, was nicht? In den Büros und auf den Fluren wird so heftig diskutiert, dass hohe Manager schlichten müssen. Es dürfte Dutzende Mitwisser geben. Aber niemand stoppt das Projekt.

Selbst wenn es Skrupel gegeben hat, wie heute viele behaupten: Die Unternehmenskultur bei VW duldet wenig Widerspruch. Der Betrug mit der Software, anfangs eine Notlösung, wird zum Dauerzustand. Weil das lange gutgeht, verliert der Konzern den Bezug zur Realität – und am Ende, so sieht es heute aus, sogar die Kontrolle in einer aberwitzigen Geschichte, deren Pointe ein sehr überraschendes Geständnis ist.

Zwar ist noch unklar, ob sich strafrechtliche Konsequenzen gegen Winterkorn ergeben. Klar ist aber, dass die Kultur bei VW den Betrug hat wuchern lassen – und es gibt Hinweise, dass Winterkorn früher davon wusste, als er es selbst darstellt.

Der Ärger mit dem Amerika-Motor beginnt im Herbst 2006, in Wolfsburg. Die verschiedenen Abteilungen, die so ein Aggregat ins Laufen bringen müssen, streiten über den Zwei-Liter-Motor, weil der noch viel zu viel schädliches Stickoxid ausstößt. Dafür gelten besonders in Kalifornien strenge Grenzwerte. Die Motorentwickler geraten in Panik, weil sie die Abgase nicht sauber bekommen, die Kollegen von der Elektronik sollen helfen: Ihr habt da doch bestimmt ein paar Möglichkeiten, sagen sie laut Zeugen. Schon in diesem Moment ist offenbar manchem klar, worum es gehen soll. Ein Ingenieur aus der Elektronik-Sparte will nicht dabei helfen, ein sauberes Auto durch Eingriffe in die Motorsteuerung bloß vorzutäuschen. Das widerspricht der Ethik des Berufs: Ein Ingenieur löst Probleme, er schafft keine neuen. „Da mache ich nicht mit“, sagt der Ingenieur laut einem Insider. Viele Techniker gucken sich die Software an, einer nennt sie eine „Schweinerei“.

Der deutsche Ingenieur war mal ein Mythos. Er verkörperte „Made in Germany“, er stand für größtmögliche Ordnung, für beste Technik. Er war ein deutscher Wundermann. Bis ins 18. Jahrhundert durften ausschließlich Kriegsbaumeister Ingenieure sein, dann erst öffnete sich der Begriff der zivilen Welt. Bastler, Tüftler, Techniker machten sich auf die Suche nach unbekanntem Bedürfnissen. Das lateinische Wort Ingenium bedeutet „Begabung“, „Scharfsinn“ und „Erfindungsgeist“.

Herbst 2006, die Affäre beginnt. Der VW-Ingenieur, der angeblich nicht betrügen will, beschwert sich bei seinem direkten Vorgesetzten. Der geht wiederum zu seinem Vorgesetzten. Das Ritual folgt einer eisernen Hausregel: Ein Problem wandert stufenweise nach oben, durch eine fast militärische Hierarchie. Vom Abteilungsleiter zum Hauptabteilungsleiter zum Bereichsleiter. Eskalation per Organigramm.

Schon im November 2006 kommt der Streit über den Schmutzel-Diesel auf der Ebene direkt unter dem VW-Markenvorstand an, beim entsprechenden Bereichsleiter. Er soll nun entscheiden, was zu tun ist. Bei einer Sitzung zum heiklen Thema sind alle Beteiligten ziemlich gereizt: Wann verabredet man schon mal einen Betrug? Der Ingenieur ist besonders nervös, als er seine Folien präsentieren soll. Man erzählt sich, dass er das, was er gleich vorstellen wird, für falsch und unmoralisch hält. Aber da sitzt eben auch die ganze Hierarchie von Erwartungen im Raum.

Der Ingenieur erklärt also, wie man den Dirty Diesel wie einen sauberen Diesel aussehen lassen könnte. Der Trick stammt von der Konzerntochter Audi und betrifft den Computer, der die Motorfunktionen steuert. Dieser lässt sich so programmieren, dass er erkennt, ob ein Auto auf dem Prüfstand steht, wo immer der gleiche Beschleunigungs- und Bremszyklus herrscht. Auf dem Prüfstand bedeutet: Stickoxid runter, Prüfer glücklich. Auf der Straße: Stickoxid rauf, kein Prüfer da. Das schadet der Umwelt, schont aber das Auto.

Der Ingenieur habe damals gehofft, so erzählt man sich heute, die Führung werde allen mit Rauswurf drohen, die solch ein krummes Dings auch nur vorschlugen. Aber es kommt anders. Die Motorenentwickler sind offenbar sehr überzeugend in ihrer Darstellung, es ohne die Software nicht zu schaffen, die Option aber nur am Anfang zu brauchen, als kleine Starthilfe sozusagen, um Dirty Diesel auf die Sprünge zu helfen, damit daraus Clean Diesel werden kann. Am Ende dieser Sitzung soll ein denkwürdiger Satz des obersten Managers in der Runde gefallen sein: „Lasst euch nicht erwischen.“

Ob dieser Satz so gefallen ist, lässt sich wohl nicht mehr beweisen, aber er hat sich mittlerweile den US-Ermittlern eingeprägt. „Made in Germany“, das bedeutet für sie jetzt eher: Vorsicht, Falle.

Für Autobauer waren die Zeiten auch schon mal leichter, als die Freiheit der Bürger noch in freier Fahrt gemessen wurde. Wann hat das angefangen, dass das Auto böse wurde? Nicht einmal die Ölkrise Anfang der 1970er-Jahre hatte die Branche dauerhaft beschädigen können, von Feinstaub und Verbrauch war nicht die Rede. Im technikhungrigen Nachkriegsdeutschland waren Ingenieure noch Helden und Daniel Düsentrieb ein Comic-Idol im Kinderzimmer. Er baute zusammen, was die Fantasie her

oder der stinkreiche Dagobert Duck in Auftrag gab, um damit noch reicher zu werden. Oft musste es so schnell gehen, dass Daniel Düsentrieb seine halb fertigen Erfindungen selbst auf die Füße fielen. Lustig ist so etwas nur im Comic.

Die Verantwortung von Ingenieuren sei gesellschaftlich so bedeutend wie die von Ärzten, heißt es in einem Buch über „Verantwortung von Ingenieurinnen und Ingenieuren“. Doch das technische Denken sei „nicht in derselben Weise mit Wertorientierungen durchflochten wie medizinisches Denken und ärztliche Praxis“. Ähnlich wie Ärzte seien auch Ingenieure „immer wieder dem Druck der Verantwortlichkeit ausgesetzt“, der eigentlich notwendige Diskurs verschwinde hinter einer Art Imprägnierung aus Objektivität. Der Ingenieur macht's möglich, diskutiert wird nicht.

Das Klima bei VW ermutigt ohnehin nicht zum Widerspruch. Der frühere VW-Chef Bernd Pischetsrieder, der auch BMW geführt hat, beschrieb den Unterschied der Marken so: Bei VW warte man auf Ansagen von oben. Bei BMW laufe es andersherum.

Niemand verkörpert diese autoritäre Kultur so wie Martin Winterkorn, der von der Jahrtausendwende an im VW-Konzernvorstand für Entwicklung verantwortlich ist und von 2007 an den Vorstand führt. Er hat diese Kultur von seinem Vorgänger und Förderer, dem Patriarchen Ferdinand Piëch, übernommen und fortgesetzt. Winterkorn ist als unerbittlich gefürchtet, wird aber wegen seiner technischen Kompetenz bewundert. Voller Respekt erzählen seine Ingenieure, wie er bei Testfahrten wackelige Knöpfe moniert oder das Dachpolster aufschneidet, um nachzuweisen, dass dort ein halber Zentimeter Platz verschenkt wurde. Untergebene, die ein Problem nicht lösen, kriegen den Anschiss per Mail: Gemütlicher gehe es wohl nicht.

Erst Piëch, dann Winterkorn: Der Druck gehört zu VW wie die berühmte Currywurst in der Werkskantine.

Im November 2006 ist Scheitern für die Ingenieure daher keine Option, die beschlossene Alternative aber verwirrt und verstört sie ebenso: Ein bisschen betrügen, sich nicht erwischen lassen – was genau wird von ihnen eigentlich erwartet?

Gehör finden die Zweifler nicht. Mehrere Beteiligte erzählen später den US-Ermittlern, man habe sie nicht ernst genommen und stattdessen als Bedenkenräger ge-

rügt oder ihnen geraten, über derart brisante Dinge lieber nicht so viel zu reden. Sie hätten sogar um ihren Job fürchten müssen. In anderen Firmen fragt man die Ingenieure, was ihnen fehlt. Bei VW, so erzählen es Insider, bedeute man ihnen eher, dass man sie durchaus ersetzen könne.

Da entstehen durchaus Zwänge. Wolfsburg *ist* VW, ein Riese in der Provinz. Wer sich darauf eingelassen hat, begibt sich in große Abhängigkeit. Wo sollen sie hin, die VW-Ingenieure? Natürlich können sie kündigen, darüber denken mehrere nach. Aber wie bezahlen sie dann den Kredit fürs Haus ab? Was sagt die Familie? Wer VW verlässt, muss die Stadt verlassen, muss weit weg. Dann lieber Augen zu und durch. Als Entwickler bietet man ja eh nur Lösungen an, über deren Nutzung andere entscheiden. Dieselbe Hierarchie, an der man sich die Zähne ausbeißt, kann auch sehr bequem sein: Wir haben gesagt, was zu sagen war, die Verantwortung trägt stets der nächste Vorgesetzte. Alibi per Organigramm.

Aus heutiger Sicht beginnt mit der Entscheidung für die Betrugs-Software vor mehr als zehn Jahren ein klassisches Verantwortungs-Pingpong. Heute behaupten viele der damaligen Angestellten: Wir haben klar gesagt, dass es um Betrug geht. Ping! Die Chefs erwidern: Von Beschiss habt ihr nie gesprochen, das hätten wir nie erlaubt, sondern von „Fahrzyklen“ und anderen dehnbaren Fachbegriffen. Pong!

Wie war es nun wirklich? Das Gedächtnis hat ja auch eine Art Schummelsoftware, es kann sich manchmal nur die Dinge merken, die einen selbst schützen oder wenigstens gut aussehen lassen.

Im Lauf des Jahres 2007 verstreicht die letzte Gelegenheit, mit dem Betrug erst gar nicht zu beginnen. Das Auto für Amerika macht immer neue Probleme, vor allem der Katalysator und der Dieselpartikel-Filter. Im Konzern bildet sich eine Front. Jene, die das Vorhaben stoppen wollen, gegen diejenigen, die auf dem Projekt bestehen, weil es der Vorstand so beschlossen hat. Zu viel Geld stecke bereits in dem strategisch wichtigen Vorhaben. Bald liegen die Nerven derart blank, dass ein Ingenieur und ein Vorgesetzter sich offen anbrüllen, Nasenspitze an Nasenspitze. Langsam dürfte sich auch Angst dazu gesellen: Wer muss am Ende die Zeche zahlen, Macher oder Manager? Es wäre nicht das erste Mal, dass Ingenieure dafür zur Rechenschaft gezogen werden, aus reinem Kostendruck fehleranfällige Teile entwickelt zu haben. Der Vor-

stand geht bis zum Äußersten: Die Produktion wird um ein Dreivierteljahr verschoben, das Auto nachgerüstet. Pro Fahrzeug entstehen laut Konzernunterlagen Mehrkosten von mehr als 250 Euro, ein astronomischer Betrag, der bei Massenproduktion in die Millionen geht. Normalerweise muss der Vorstand schon Kostensteigerungen um die zehn Euro zustimmen. Und jetzt das 25-Fache: Es gibt kein Zurück.

Die Zusatzkosten aber lösen die technischen Probleme nicht. Sie erwecken lediglich den Anschein, aus Dirty Diesel sei ein Clean Diesel gezaubert worden. Viele Konzernmitarbeiter glauben an eine lohnende Investition. Der harte Kern der Entwickler aber weiß, dass parallel zu den Nachrüstungen der Motor-Hardware auch die geheimnisvolle Software verfeinert und auf die Besonderheiten von US-Tests zugeschnitten worden ist. Um die Behörden zu täuschen.

Im Oktober 2007 beschließen die Motorenexperten von VW, mit dem Projekt Clean Diesel wie gehabt fortzufahren, obwohl sie wissen, dass sie die US-Abgasnormen nur mithilfe der Betrugssoftware einhalten können. So werfen es die US-Ermittler jetzt den Ingenieuren vor. Und sie betrügen offenbar schnell mit einer gewissen Selbstverständlichkeit. Wenn in Besprechungen darüber geredet wird, schließen sich die Türen. Papiere dürfen nicht verbreitet werden oder werden sogar gleich eingesammelt und vernichtet.

Viele Ingenieure suchen nach Rechtfertigungen. Es sei doch halb so schlimm, zwar „ein bisschen hässlich, aber es machen ja eh alle in der Branche“, so erzählt man sich das damals bei Volkswagen. Alle in der Autoindustrie hätten doch ihre Kniffe, um die Abgas-Prüfer zu überlisten. Legendär ist der Trick einer japanischen Firma: Bei offener Motorhaube läuft das Auto im Testmodus, mit saubereren Abgasen. Ist die Klappe zu, schaltet der Motor in den normalen Modus, mit dreckigen Abgasen.

Bei VW findet man das zu profan. Wenn schon zu solchen Mitteln gegriffen werden muss, um den Anschluss an die Konkurrenz nicht zu verlieren, dann wenigstens mit Anspruch. Mit Stil. Zum Erfindergeist kommt die Ganovenehre. Das automatische Erkennen von Abgastests soll so tief in der Computersteuerung versteckt sein, dass es weder Behörden noch Konkurrenten je entdecken können. Viele Techniker erzählen, dass es in der Industrie Routine ist, die Motoren der Konkurrenz auseinander-

zunehmen und selbst zu testen. Das Risiko, von einem Rivalen überführt zu werden, schätzen sie daher höher ein als die Gefahr, dass der Staat etwas spitzkriegt.

Den Staat fürchten Europas Autobauer sowieso am wenigsten. Er richtet sich oft nach der Industrie, und gibt es mal Ärger, lässt sich gewiss etwas aushandeln. VWs großer Fehler ist die Annahme, in Amerika würde es genauso laufen. „Aussitzen“, das ist halt auch so eine deutsche Spezialfähigkeit, die nicht überall funktioniert.

Die USA sind ein schwieriges Gelände für VW. Der Staat ist dort weniger nachsichtig. Die Konkurrenz ist so brutal, dass den Deutschen mit ihren Mittelklasseautos nur der Nischenmarkt der Dieselmotoren bleibt. Wobei die einheimischen Autobauer mit ihren dilettantischen Dieselmotoren das Image dieser Technik nachhaltig zerstört haben. Diesel, das waren die Pinscher unter den Motoren. Heute ist es möglich, die Abgase relativ gut zu reinigen, allerdings werden die Autos dadurch teurer, und es geht Platz an Bord verloren. Beides könne man den Kunden in Amerika nicht zumuten, heißt es damals bei VW.

Im Laufe der Jahre 2007 bis 2012 wird der Betrug bei VW zur Routine, es ist, als sei die Büchse der Pandora geöffnet worden. Die Manipulations-Software, die ursprünglich nur eine Starthilfe sein sollte, ist zur Dauerlösung geworden. Daran kann oder will offenbar selbst frisches Führungspersonal nichts ändern. Im Oktober 2011 kommt Heinz-Jakob Neußer als neuer Chef für die Motorenentwicklung von der Konzerntochter Porsche. Gleich zum Dienstantritt in Wolfsburg wird er angeblich von einem leitenden Ingenieur in den Betrug eingeweiht. Es kursieren später verschiedene Versionen darüber, wie Neußer reagiert haben soll; mal heißt es, er sei empört, mal, er sei gleichgültig gewesen. Der Betrug jedenfalls geht weiter, und heute wirft die US-Justiz Neußer sogar vor, er selbst habe zugestimmt, die Täuschungstechniken zu verfeinern.

Frühjahr 2013: In den USA laufen die deutschen Diesel nicht rund. Immer wieder müssen sie in die Werkstatt, weil sich Kunden beschweren. Den Grund kennen sie freilich nicht: Die Betrugssoftware erkennt nicht genau genug, ob sich das Auto im Test oder auf der Straße befindet. Im Konflikt zwischen Sauberkeit und Zuverlässigkeit verstopft bisweilen Ruß die Systeme. Das Auto verschluckt sich an seinen eigenen Widersprüchen.

Die Techniker daheim aber wissen, was zu tun wäre, sie erfinden die nahezu perfekte Lösung: die „Lenkwinkelfunktion“. Wenn der Motor beschleunigt, ohne dass sich das Lenkrad bewegt, ist das Auto todsicher auf dem Prüfstand. In Wolfsburg sprechen mehrere Kenner des Projekts vom „Dammbruch“: Der Betrug werde damit auf die Spitze getrieben. Unter Kollegen sind die Probleme in Amerika ohnehin ständiges Thema. Wenn die Manager gemeinsam bei Testfahrten unterwegs sind, etwa in Südafrika, haben sie viel Zeit zu reden; manchmal wird im Zeltlager in der afrikanischen Savanne besprochen, was in der niedersächsischen Provinz zu tun ist.

Im April 2013 liegt die Entscheidung laut US-Akten beim neuen Motorenchef Neußer. Den Mahnern stehen jene gegenüber, die den Manager beruhigen wollen. Einer seiner Ingenieure versichert Neußer angeblich, die Software sei so gut verborgen, dass sie niemand entdecken könne. Neußer fragt, ob es eine Alternative zum Betrug gibt. Wie immer lautet die Antwort, dass die Ziele auf ehrliche Weise nicht zu erreichen seien. Die US-Ankläger – sie haben Neußer nicht befragt, und er bestritt anfangs Vorwürfe – behaupten heute, dass Neußer die verbesserte Täuschungs-Software genehmigt hat. Spätestens jetzt hat der Betrug aus Sicht der US-Justiz System und wuchert über fast alle Ebenen.

Ein Jahr später folgt die Explosion, vor der die Projekt-Kritiker so lange gewarnt haben. Das Forschungsinstitut ICCT veröffentlicht eine Studie, derzufolge bestimmte Autos auf der Straße mehr als 35-mal so viel Stickoxid absondern als auf dem Prüfstand. Die Studie nennt die Marken dieser Autos nicht; die eingeweihten Ingenieure bei VW aber wissen, dass sie ertappt worden sind. „Jetzt sind wir dran“, das ist ein Satz, der in dieser Zeit fällt. Es kommt zu einem ersten Krisengespräch im April 2014; schon da steht die Rücknahme von Hunderttausenden Autos vom US-Markt im Raum. Ein Vertrauter Winterkorns sagt, er müsse den Vorstandschef einweihen. Den „Alten“. Dass er es tut, ist nicht bewiesen.

Die US-Behörden kennen die ICCT-Studie natürlich, sie ermitteln längst und stellen immer mehr Fragen. Die Amerikaner vermuten inzwischen, dass VW ein „defeat device“ eingebaut hat, also eine illegale Testerkennung, können es aber nicht beweisen. Der deutsche Autobauer versucht, das Schlimmste abzuwenden, indem er die Amerikaner weiter belügt. Die Gesandten von VW behaupten bei ihren Besuchen in

Kalifornien, an einer Lösung für die rätselhaft hohen Abgaswerte zu arbeiten. Was sie nicht verraten: Sie kennen die Ursache.

Im Sommer 2015, noch einmal ein Jahr später, erreicht die Panik der Entwickler offenbar den Vorstand. Denn die US-Behörden weigern sich, das neue Auto für das Modelljahr 2016 in den USA zuzulassen, solange die Abgasfrage ungeklärt ist. Wird das neue Modelljahr nicht zugelassen, bleibt Volkswagen auf Tausenden Autos sitzen.

Vorstandschef Martin Winterkorn persönlich erwartet im Juli 2015 einen der beteiligten Ingenieure zum Rapport. Für solche Fälle gibt es den genannten Schadensersatz, ein Instrument des Schreckens in Winterkorns Konzern, Pranger und Tribunal in einem. Hier müssen Techniker ihre defekten Bauteile dem Vorstand persönlich vorführen, und manchmal fliegen sie ihnen dann buchstäblich um die Ohren. Hier will Winterkorn erfahren, was mit den Abgasen in Amerika los ist.

Als der unglückliche Ingenieur nun dem Boss angeblich erklärt, dass es da so eine kritische Software gebe, die Kalifornier auch schon Verdacht geschöpft hätten und dass man einen Schaden in Milliardenhöhe befürchte, rechnet er fest damit, von Winterkorns Wut hinweggefegt zu werden. Doch der Konzernchef reagiert laut Teilnehmern eher kühl, keinesfalls überrascht, grummelt nur über „diese Software“. Wie es aussieht, kennt Winterkorn das Problem längst. Anschließend ist man sich dann offenbar schnell einig, die Entwicklungsstrategie auf keinen Fall zuzugeben.

Als Winterkorn laut Aussagen von Kronzeugen nach der Sitzung die Unterlagen über den Abgasswindel mitnehmen will, wird ihm bedeutet, die Papiere besser dazulassen. Die brauche er nicht unbedingt. Soll keine Papierspur zum Konzernchef führen?

Dann sind Werksferien, und alle fahren in Urlaub. Werksferien sind heilig.

Aber Mitte August zitiert die Zentrale plötzlich doch einen Ingenieur aus der Sommerfrische zurück nach Wolfsburg. Der Mann erfährt, dass er sofort nach Kalifornien fliegen soll, um die US-Beamten ein weiteres Mal zu beschwichtigen. Er soll signalisieren, dass VW das Thema jetzt ernster nimmt. Ausgerechnet er: Dieser Ingenieur gilt als Kritiker des Abgasbetrugs, hat offenbar mehrmals davor gewarnt. Angeblich kündigt er sogar an, in den USA nicht länger lügen zu wollen.

Möglich ist, dass die Zeugen heute mehr konzerninternen Widerstand herbeireden wollen, als es damals wirklich gab. Dass es diese ehrlichen, gegen ihre Moral zum Betrug gezwungenen Ingenieurs-Helden gar nicht gab. Wenn aber doch: Warum um Himmels Willen schickt man dann einen Mann, der nicht mehr voll auf Konzernlinie ist, mitten im Urlaub zu solch einem brisanten Termin? Unterschätzt die VW-Führung die US-Beamten, glaubt sie, mit ein paar technischen Erklärungen sei es getan, wie sie es von den Beamten daheim gewöhnt ist? Oder vertraut sie der alten Hierarchie? Die Manager entscheiden, die Praktiker parieren. Der Herr Ingenieur wird's schon richten, wird schweigen, notfalls lügen.

Tut er aber nicht. Dieses eine Mal nicht. Am 19. August 2015 in Kalifornien sind die Zweifel der Amerikaner so groß, ist ihr Ton so hart, dass der entsandte Ingenieur seinen Widerstand aufgibt. Er missachtet den Schweigebefehl aus Wolfsburg und gesteht, was die Amerikaner vermuteten, aber nie beweisen konnten: die Software. Niemand in der Zentrale von VW hat dieses Geständnis erlaubt. Es passiert einfach, weil der Ingenieur genug hat.

Wie war es wirklich? Martin Winterkorn, der einstige Chef, hat am Donnerstag im Bundestag bestritten, ein „Schreckensregime“ geführt zu haben. Er könne sich nicht vorstellen, dass sich jemand bei VW scheute, ihm ein „offenes Wort“ zu sagen. Er habe von dem Betrug nichts gewusst. Kann das sein? Winterkorn selbst hat schließlich einmal gesagt: „Im VW-Konzern wächst das Gras nur dort, wo der VW-Chef hinschaut.“