

Offenes Geheimnis

Manager Für Audi-Chef Stadler wird es eng. Interne Dokumente belegen: Der Abgasbetrug wurde bei Audi offenbar generalstabsmäßig vorbereitet.

Rupert Stadler hat einen unangenehmen Termin vor sich. Der Audi-Chef muss sich noch einmal von den Anwälten der Kanzlei Jones Day befragen lassen, die den Dieselskandal im Volkswagen-Konzern aufklären sollen. Aus der ersten Befragung kam Stadler geradezu beschwingt zurück und versicherte Vertrauten: alles in Ordnung. „You are not on“, hätten die Ermittler gesagt, er sei kein Beschuldigter, sondern nur ein Zeuge.

Die zweite Befragung könnte kritischer werden. Bei ihren Recherchen sind die Anwälte auf Dokumente gestoßen, die Audis bisherige Verteidigungsstrategie möglicherweise zusammenbrechen lassen. Die Ingolstädter hatten zuerst abgestritten, bei ihren Drei-Liter-Dieselmotoren eine verbotene Software eingesetzt zu haben, mit der der Stickoxidausstoß nur auf dem Prüfstand reduziert wird. Dann hatte Audi erklärt, man habe zwar Abschalteinrichtungen eingesetzt, aber lediglich versäumt, diese bei den US-Behörden anzumelden – ein Versehen sozusagen.

Unterlagen, die in einer Datenbank des Fachbereichs Antriebstechnik bei Audi hinterlegt waren, zeigen: Der Betrug wurde offenbar seit 2008 generalstabsmäßig geplant.

Audi-Experten hatten damals berechnet, wie aufwendig eine ordentliche Abgasreinigung wäre. Zu aufwendig. Man hätte zur Reinigung der Stickoxide viel Harnstoff einspritzen müssen. Die Tanks für den Zusatz aber waren zu klein. Die Audi-Ingenieure schlugen als „Lösungsansatz“ stattdessen die „Einführung zweier Betriebsmodi“ vor.

Auf dem Prüfstand sollten die Audi-Motoren im „Effizienzmodus“ laufen. Die Reinigung der Stickoxide läge dann bei über 90 Prozent. Es würde

ausreichend Harnstoff eingespritzt. Auf der Straße aber sollte die Abgasreinigung im „Sparmodus“ eingesetzt werden. Darin sei „wählbar“, wie stark die Stickoxide gereinigt werden, zwischen 30 und 70 Prozent.

Dass dies gegen US-Gesetz verstößt, muss den Audi-Experten bekannt gewesen sein. Sie nannten ihre Tricks „cycle beating“, worunter das verbotene Austricksen des Prüfverfahrens verstanden wird. In einem Audi-Dokument ist vermerkt: „In den USA höchst kritisch“.

Audi erklärt, man könne zu diesem Sachverhalt keinen Kommentar abgeben.

Zugriff auf die Datenbank, in der die Dokumente abgelegt sind, haben bei Audi rund 50 Experten. Der Betrug muss ein offenes Geheimnis gewesen sein. Einer der Audi-Techniker schrieb schon 2007: „Ganz ohne Bescheißen“ werde man es nicht schaffen, die Gesetze einzuhalten.

Rupert Stadler ist seit Anfang 2007 Audi-Chef. Er sagt, er habe von dem Betrug nichts gewusst. Das mag sein. Aber warum hat er nichts gewusst? Und wer trägt die Verantwortung für einen solchen Skandal, wenn nicht der Vorstandsvorsitzende?

„Stadler hat seinen Laden nicht im Griff“, sagt ein Aufsichtsrat des VW-Kon-

zerns. Die Kontrolleure sind verärgert. Am vorvergangenen Freitag haben sie mit den Vorständen über den Abgasbetrug gesprochen. Stadler habe kein Wort darüber verloren, dass ein neuer Skandal drohte.

Zwei Tage später berichtete „Bild am Sonntag“, dass Audi nicht nur die Stickoxid-, sondern bei einigen Modellen auch die CO₂-Werte manipulierte. Eine Software für die Motorsteuerung erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder auf der Straße befindet. Sobald die Modelle auf der Straße gefahren werden, steigt der Verbrauch deutlich an.

Audi hatte über dieses Thema bereits vor Monaten zwei Gutachten der Kanzlei Freshfields anfertigen lassen. Das erste schätzte die Methode als legal ein, im zweiten wollten die Juristen sich nicht mehr festlegen. Das Verfahren könnte legal sein, es könnte aber auch als verboten eingestuft werden. Audi änderte die Software im Mai dieses Jahres, informierte die Aufsichtsräte des Konzerns aber offenbar nicht.

Am Dienstag dieser Woche, auf der Sitzung des Konzernvorstands, musste Stadler sich harte Kritik anhören. Jetzt soll die Konzernrevision ermitteln, wer wann was vom möglichen CO₂-Betrug wusste.

Stadlers Kredit scheint aufgebraucht. Der Mann, der einst sogar als Kandidat für die Führung des gesamten Volkswagen-Konzerns galt, schien lange unantastbar, weil die Marke hohe Gewinne einfuhr.

Doch Audi hat seinen Vorsprung durch Technik, den es einst mit Quattro-Antrieb und Aluminiumkarosserien hatte, längst verspielt. Beim Elektroauto fährt die Marke hinterher. Die Kosten sind zu hoch. Die Rendite sinkt. Und jetzt kommt noch dazu, dass Stadler den Abgasskandal nicht in den Griff bekommt.

Während es Volkswagen inzwischen gelungen ist, mit den US-Behörden einen Vergleich zu schließen, verhandelt Audi noch immer über die Entschädigungen für US-Kunden.

Aufsichtsräte des VW-Konzerns sprechen schon über Nachfolgekandidaten für den Fall, dass sie Stadler ablösen müssen. Die größten Chancen werden zwei Managern eingeräumt: Winfried Vahland, der Škoda erfolgreich steuerte, und Karl-Thomas Neumann, der als Opel-Chef die Rüsselsheimer Marke aus der Krise führte.

Dietmar Hawranek



Vorstandsvorsitzender Stadler: „Laden nicht im Griff“?

HEIDER-SAWALL / WIRTSCHAFTSWOCHEN