

Vorsprung durch ... Betrug

Dieselskandal Interne Dokumente und die Aussagen eines beurlaubten Motorenentwicklers belasten Audi-Chef Stadler. Wie lange kann er sich noch an der Spitze der VW-Tochter halten?

Audi-Chef Rupert Stadler kann überzeugend den getäuschten Boss geben. „Ich hab meine Leute mehrfach gefragt: Sind wir sauber?“, erzählt Stadler gern. Er habe ihnen gesagt: „Legt die Dinge auf den Tisch!“ Ihm sei versichert worden, Audi habe im Gegensatz zur Konzernmutter Volkswagen keine Betrugssoftware in seinen Dieselmotoren. Mehrfach hätten seine Experten dies gesagt.

Doch das war falsch. Audi hatte eine verbotene Motorsteuerung und musste den Betrug, den Stadler anfangs dementiert hatte, später eingestehen. Stadler sagt: „Seitdem glaube ich keinem mehr.“

Aber kann man Stadler glauben? Kann man ihm diese Nummer noch abnehmen? Was wusste der Mann, der einst sogar als Kandidat für den Posten des Vorstandsvorsitzenden im VW-Konzern gehandelt wurde, vom Betrug mit mehr als 80 000 Drei-Liter-Dieselmotoren von Audi, die auch in Volkswagen- und Porsche-Modelle eingebaut wurden?

Interne Unterlagen von Audi aus dem Jahr 2008 belasten Stadler, der 2007 die Führung der Marke übernommen hat. Die Dokumente belegen, dass der Abgasbetrug mit Audis Dieselmotoren in der Amtszeit Stadlers generalstabsmäßig vorbereitet wurde. Audi-Techniker schlugen die „Einführung zweier Betriebsmodi“ vor: Auf dem Prüfstand sollten die Abgase bestmöglich von Stickoxiden gereinigt werden, zu „>90%“, beim normalen Fahrbetrieb dagegen nur zu „30–70%“.

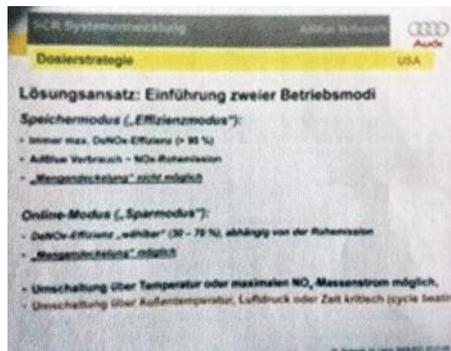
Der geplante Betrug ist auf mehreren Schaubildern einer internen Präsentation („SCR Systementwicklung“) festgehalten. Damit niemand die Brisanz der vorgeschlagenen Lösung verkennt, haben die Techniker eine Zeile im Text unterstrichen: „In den USA höchst kritisch.“

Belastet wird der Audi-Chef zudem durch die Aussagen des einstigen Entwicklungschefs für Dieselmotoren, Ulrich Weiß. Bei einem Arbeitsgerichtsprozess in Stuttgart legte dessen Anwalt Hans-Georg Kaufeld Dokumente vor, die belegen sollen, dass Audi-Chef Stadler schon im Jahr 2012 von dem Dieselskandal erfahren habe.

Ein interner Vermerk vom 27. November 2012 hält fest, in den USA entsprächen „die heutigen Fahrzeugkonzepte bei den geforderten Emissionsstandards nicht mehr den aktuell mit den Behörden verhandelten Zulassungsbedingungen für Diesel-Fahrzeuge“.

Audi erklärt dazu: „Die durchgeführten Untersuchungen haben sich ausführlich mit diesem Thema beschäftigt. Aus Sicht unseres Unternehmens sind alle offenen Fragen ausgeräumt. Darüber hinaus kommentieren wir diesen Sachverhalt nicht.“

Ausgangspunkt für den Betrug bei Audi war die Frage: Wie können Dieselmotoren die strengen Abgasgesetze in den USA einhalten? Als Stadler den Chefposten in Ingolstadt übernahm, standen die Entwickler vor einem Dilemma. Der Stickoxidausstoß hätte mit einer hohen Menge an eingespritztem Harnstoff, der auch AdBlue genannt wird, verringert werden können. Allerdings hätten die Autos dafür einen großen Tank benötigt. Den einzubauen wäre aber schwierig gewesen. Oder die Kunden hätten oft nachfüllen müssen.



Audi-CEO Stadler

„Die Audi-Motoren sind sauber“

Auf zwei Erprobungsfahrten, die eine im Sommer, die andere im Winter, testeten Audi-Techniker die großen Geländewagen von Volkswagen (Touareg) und Audi (Q7) mit dem Drei-Liter-Dieselmotor. Sie kamen zu erschreckenden Ergebnissen. Der AdBlue-Verbrauch des Touareg läge „in Kundenhand“ bei bis zu acht Litern auf 1000 Kilometer. Der vorgesehene Tank fasste aber nur 16 Liter. Der Touareg-Fahrer müsste also alle 2000 Kilometer AdBlue tanken. Ziel der Entwickler aber war es, dass der Stoff nur bei der üblichen Inspektion nach 10 000 Kilometern nachgefüllt werden sollte.

Der „Vorsprung durch Technik“, den Audi in seiner Werbung verspricht, schien in diesem Fall offenbar nicht erreichbar. Audi sicherte sich den Vorsprung durch Betrug – und das, zumindest intern, auch ganz offen. Ein Audi-Techniker schrieb in einer E-Mail, „ganz ohne Bescheißen“ werde man es nicht hinbekommen.

Auf Präsentationen schildern Audi-Entwickler ihren „Lösungsansatz: Einführung zweier Betriebsmodi“. Der Motor sollte im „Effizienzmodus“ so gesteuert werden, dass immer ausreichend AdBlue zugesetzt wird. Damit könnte der Stickoxidausstoß maximal verringert werden. Im „Sparmodus“ dagegen sollte der Einsatz wählbar sein. Als „Fazit“ schlugen sie ein „Cycle Beating“ vor. Jene verbotene Technik, nach der ein Motor nur im Testzyklus die Grenzwerte einhält.

Mit der Einführung dieser Motorsteuerung begann der Dieselskandal bei Audi. Und es begann eine langwierige Auseinandersetzung zwischen Vertriebs- und Kaufleuten auf der einen und Technikern und Entwicklern auf der anderen Seite.

Zur zweiten Gruppe gehörte der damalige Chef der Dieselmotorenentwicklung Ulrich Weiß. Der heute 48-jährige Techniker hatte das Problem mit den viel zu klein dimensionierten AdBlue-Tanks von seinen Vorgängern geerbt und thematisierte die heikle Frage immer wieder in diversen Arbeitskreisen des Konzerns.

Wäre es nicht besser, Behörden und Kunden die Wahrheit über die Abgasreinigung zu sagen, statt mit zweifelhaften Software-Schaltungen zu arbeiten, wollte Weiß wissen. Wäre der Konzern nicht besser beraten, deutlich zu sagen, dass die hohen Umweltnormen bis zur Entwicklung neuer Motoren nur durch das häufige Nachfüllen des AdBlue-Zusatzes zu erreichen seien?

Für die Vertriebsabteilung, die vor allem den Absatz im Blick hat, war dies offenbar



Audi-Verkaufsräume in New York: „In den USA höchst kritisch“

ein Ding der Unmöglichkeit. Um die Abgaswerte einzuhalten, argumentierten sie, müsste in manchen Modellen alle 2000 bis 3000 Kilometer AdBlue aufgefüllt werden. Das sei den Kunden nicht zu vermitteln, zumal in einigen Fällen für ein Auftanken des Zusatzes sogar eine Werkstatt aufgesucht werden müsse. Als Folge einer offenen Kommunikation des Problems drohten gravierende Absatzrückgänge und ein herber Imageverlust.

Festgehalten sind die teils hitzigen Diskussionen der beiden Seiten in Protokollen und Präsentationen mehrerer hochkarätiger Arbeitskreise. Entwickler Weiß hat einige von ihnen in seinem Arbeitsgerichtsprozess eingebracht, mit dem er seine Weiterbeschäftigung bei Audi erreichen will. Denn er ist wegen seiner Verwicklungen in die Affäre beurlaubt worden.

Die Dokumente sind nicht nur für den Konzern brisant, sondern auch für Audi-Chef Stadler. Denn ihm, behauptet Weiß' Anwalt Kauffeld, seien einige der Arbeitskreise direkt zuzuordnen. Die entsprechenden Dokumente und Protokolle habe er gekannt. Darin finden sich klare Aussagen der Vertriebsexperten. So heißt es in einem Vermerk vom November 2012, beim weiteren Umgang mit der Dieselpolitik müssten „Image- und Volumenrisiken“ unter allen Umständen vermieden werden.

Der Anwalt des Motorenentwicklers fasst die Situation vor Gericht wie folgt zusammen. Stadler habe gesagt: „Die Audi-

Motoren sind sauber.“ Weiß habe entgegnet: „Nein, wir haben ein Problem.“

Als der Skandal aufflog, will Weiß für einen offenen Umgang mit den Amerikanern eingetreten sein. In einer von ihm verfassten Präsentation für eine Anhörung bei den US-Behörden ist die Umschaltfunktion der Motoren auf mehreren Seiten erläutert. Doch dieses Papier kam bei den US-Behörden nie an. „Die Präsentation wurde vom Vorstand zusammengestrichen“, argumentiert Anwalt Kauffeld.

Auf Fragen zu all diesen Sachverhalten antwortet Audi mit den immer gleichen Sätzen: „Die durchgeführten Untersuchungen haben sich ausführlich mit diesem Thema beschäftigt. Aus Sicht unseres Unternehmens sind alle offenen Fragen ausgeräumt. Darüber hinaus kommentieren wir diesen Sachverhalt nicht.“

Stadlers Vertraute argumentieren, die mit der internen Aufklärung betraute Kanzlei Jones Day sei allen Hinweisen, die jetzt bekannt werden, bereits nachgegangen, auch den Vorwürfen des einstigen Motorenchefs Weiß. Die Anwälte hätten ihre Erkenntnisse dem US-Justizministerium übermittelt. Und dieses hätte gewiss Anklage gegen den Audi-Boss erhoben, wenn es Belege für dessen Schuld entdeckt hätte. Jones Day habe aber offenbar alle Vorwürfe entkräften können.

Mag sein. Man könnte dies prüfen, wenn der VW-Konzern, wie vom Vorstandsvorsitzenden Matthias Müller zu Beginn der

Affäre versprochen, den Bericht der US-Kanzlei veröffentlichen würde. Erst wurde der Termin dafür immer wieder verschoben. Jetzt will der Wolfsburger Konzern den Bericht doch nicht veröffentlichen – aus juristischen Gründen, heißt es.

Kann sein. Aber wie glaubwürdig sind solche Aussagen noch, wenn immer neue Details an die Öffentlichkeit kommen, die den Schluss nahelegen: Der Vorstandschef von Audi muss von dem Betrug gewusst haben. Wenn es so war, muss er gehen. Und wenn der Mann, der dieses Unternehmen seit zehn Jahren führt, tatsächlich nichts mitbekommen haben sollte, dann wäre er auch nicht der Richtige auf diesem Posten.

Audi muss 80 000 Autos in den USA reparieren oder von seinen Kunden zurückkaufen. Zusammen mit den Strafen wird der Dieselpöbel die Marke wohl 2 Milliarden Euro kosten. Das ist wenig im Vergleich zu den mehr als 20 Milliarden, die Volkswagen für die Folgen des Skandals bislang aufbringen muss. Aber es ist zu viel, um nicht die Frage nach der Verantwortung des Audi-Chefs zu stellen.

Stadler schließt einen Rücktritt kategorisch aus. Vor einigen Wochen sagte er dem „Handelsblatt“, das komme für ihn „definitiv nicht“ infrage: „Zu den Aufgaben eines CEO gehört es, das Unternehmen gerade in schwierigen Zeiten mit ruhiger Hand zu steuern.“

Frank Dohmen, Dietmar Hawranek