

an arglose Kunden. Was verkauft, was verschrottet werden durfte, regelte das »Konzern-Mengenhandbuch«. Danach galt: Alle handgebauten Prototypen endeten in der Schrottpresse, genauso die »Vorserien-Freigabe-Fahrzeuge« (VFF). Das sind – acht Monate vor dem Serienstart – die ersten Autos, die maschinell gebaut werden. Auch für die nächste Stufe, die Produktionsversuchsserie (PVS), sah das Handbuch den Autofriedhof vor. Damit wird sechs Monate vorher getestet, wie die Fertigung läuft. Es reicht, wenn PVS-Autos am Ende die Qualitätsnote 3 packen.

Dagegen war man bei Volkswagen – wie übrigens auch bei Opel – der Meinung, dass die »Null-Serie« zu schade zum Wegwerfen sei. Dabei geht es um die Autos, die in den letzten drei Monaten vor dem Serienstart entstehen und die Note 1 erreichen sollen. Oft landen sie bei VW erst mal bei Mitarbeitern, die ans Werk melden, wie sich das neue Auto fährt; dann wird der Wagen zu Geld gemacht. »Die Null-Serien-Fahrzeuge sind grundsätzlich kundentauglich und können verkauft werden«, heißt es dazu im VW-Handbuch.

Opel versichert: Was von der Null-Serie an Kunden geht, entspricht »zu 100 Prozent dem Serienzustand«. Bei Volkswagen war das anders. Zumindest wusste 2016 keiner im Konzern, was genau man da auslieferte – und welche Fehler möglicherweise in den Karren versteckt waren. »Den bisherigen Grundsatz, dass zumindest Fahrzeuge der Null-Serie vermarktungsfähig sind, können wir so nicht mehr unterstützen«, meldete deshalb die Revision und ließ im September 2016 den gesamten Vorserienverkauf stoppen.

Da hatte VW schon begonnen, Autos zurückzukaufen, die in den Werkstätten gestrandet waren. Allerdings erst mal nur sieben, darunter der Golf von Birgit M. Als der SPIEGEL sie jetzt anrief, wurde es ein kurzes Gespräch: Sie sei mit dem Angebot von VW sehr zufrieden gewesen, mehr werde sie nicht sagen. Offenbar wollte Volkswagen jedes Aufsehen vermeiden.

Am 21. Oktober 2016 legte die VW-Revision schließlich ihren Hauptbericht vor; 40 Seiten, ein Desaster; die Ampel leuchtete tiefrot. Rund 120 Millionen Euro hatte VW allein von 2013 bis 2015 mit dem Verkauf von Vorserienfahrzeugen eingenommen; das Prinzip Vorsicht war dabei wohl auf der Strecke geblieben. »Es besteht das Risiko, dass nicht serienkonforme Hard- und Software unentdeckt bleibt und somit vor Kunden gelangen kann.« Vor Kunde, das heißt im VW-Slang: beim Käufer.

Die Prüfer attestierte »erhebliche Schwächen«; die »Governanceaufgaben«, also die Verantwortung für saubere Geschäfte, seien »im Wesentlichen nicht wahrgenommen worden« – das richtete sich ans Topmanagement.



Skizze eines VW Touareg: »Mit Bitte um Stilllegung«

Knapp 46 000 Vorserienfahrzeuge hatte VW demnach von 2006 bis 2015 gebaut. Mindestens 16 236 kamen als Neu- und Gebrauchtwagen auf den Markt; bis zum Verkaufsstopp im September 2016 dann noch mal 600. Allein für die Baujahre von 2010 bis 2015 stuften die Prüfer 9063 Autos als Risikofahrzeuge mit »unklarem Bauzustand« ein. Vor allem die Elektronik könne Ärger machen, möglicherweise hätten die Wagen nie verkauft werden dürfen. Das müsse man nun Auto für Auto prüfen.

Die meisten stammten aus der Null-Serie. Aber selbst 88 aus den früheren Versuchsstufen VFF und PVS hatten es in den Markt geschafft, weil Volkswagen sie nicht sauber in die Computersysteme einsortiert hatte. Nach den Konzernrichtlinien hätten sie zwingend verschrottet werden müssen.

In einigen Fällen stieß die Revision auf Manipulationshinweise: Werke hatten demnach »manuell« Karosserienummern von Vorserienautos auf den Starttermin der regulären Serie verschoben und so das echte Herstellungsdatum verschleiert. »Die Veränderung der PKN (Produktionskennnummer – Red.) ist unserer Einschätzung nach nicht ordnungsgemäß. Es konnte uns kein Beschluss oder schriftliche Anweisung vorgelegt werden, der dieses Vorgehen zulässt«, heißt es im Bericht. VW sagt dazu heute, es seien keine Fahrzeugnummern manipuliert worden.

Eine Nebenspur führte die Prüfer noch in eine andere Dunkelkammer von VW: Nur gut 500 Wagen, die in den Werken ausgemustert werden, kann VW selbst verschrotten. Die anderen 3000 gehen an private Verwerter. Die machen ihr Geld aber nicht nur mit Schrott, sondern auch mit den Teilen, die sie ausbauen und verkau-

fen dürfen. Ausgenommen sind Teile, die nicht serienreif sind. So die Vorschriften bei VW.

Die Praxis sieht offenbar anders aus. Ausgerechnet die Verschrotter, die mit den Teilen ihr Geld verdienen, sollen feststellen, welche nicht auf Serienstand sind. Auch wenn sie sich alle Mühe gäben: »Die Entsorgungsbetriebe können die Pflicht zur Prüfung der Hard- und Software auf Serienstand vor dem Teileverkauf nicht erfüllen, da hierzu keine Prüfmittel existieren«, rügte die Revision. Sie warnte VW deshalb vor erheblichen »Produkthaftungsrisiken«.

Auch dieser Revisionsbericht landete bei VW-Markenchef Diess. Der gründete daraufhin ein Krisenteam. Die Aufgabe: die Altlasten beseitigen und Ärger in Zukunft vermeiden. Oder wie das Ziel im Konzern-Kauderwelsch hieß: »In-Ordnung-Fahrzeuge vor Kunde, Umsatzsicherung für VW«.

Aussteigen aus dem Millionengeschäft mit Vorserienautos wollte Diess also keineswegs. Genauso wenig wollte er offenbar alle verdächtigen Altkaros sofort aus dem Verkehr ziehen. Stattdessen bastelte der Konzern an einer Strategie und sammelte Informationen über die Autos, während ahnungslose Kunden weiter damit herumfuhrten.

So verging die Zeit. Im August 2018 legte die Revision wieder einen Bericht vor; auch er ging an Diess, der inzwischen zum Konzernchef aufgestiegen war. Das Problem, dass Verschrotter möglicherweise Risikoersatzteile verkaufen, war immer noch ungelöst.

Dafür war es dem Krisenteam geglückt, die meisten der 9063 Autos aus den Baujahren 2010 bis 2015 wiederzufinden.