

Volkswagen kommt voran

Der Volkswagen-Konzern kommt bei der Aufarbeitung der Affäre um geschönte Abgaswerte nach eigenen Angaben gut voran. Die technischen Lösungen für die Kunden in Europa seien erarbeitet, den Behörden vorgestellt und dort positiv bewertet worden, hieß es heute bei einer Pressekonferenz in Wolfsburg. Die Umsetzung beginnt im Januar. In die Aufklärung sind insgesamt rund 450 interne und externe Experten involviert. Neben den technischen Fragen geht es dabei auch um die Suche nach den Verantwortlichen und mögliche strafrechtliche Konsequenzen für sie.

Nachdem sich der Verdacht von Unregelmäßigkeiten bei der CO₂-Zertifizierung, wie gestern mitgeteilt, nur noch auf relativ wenige Fahrzeuge beschränkt, liegen inzwischen auch erste Erkenntnisse zu den in den USA aufgefallenen geschönten Stickoxidwerten vor. VW nennt „individuelles Fehlverhalten und persönliche Versäumnisse einzelner Mitarbeiter“, „Schwachstellen in einigen Prozessen“ und die Haltung von Mitarbeitern in einigen Teilbereichen des Unternehmens, „Regelverstöße zu tolerieren“.

Die Revision hat zu den genannten Schwachstellen konkrete Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. So wird unter die Entwicklung von Motorsteuergeräte-Software unter strikter Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips erfolgen. Zudem werden die Gremien zur Freigabe solcher Software neu ausgerichtet – mit geschärften und verbindlich fixierten Kompetenzen und Verantwortlichkeiten. Mängel gab es aber auch in den Berichts- und Kontrollsystemen. Überwiegend lag das laut Volkswagen an einer fehlenden Konkretisierung von Zuständigkeiten. VW will zudem IT-Systeme einführen, die es ermöglichen, einzelne Vorgänge effizienter und transparenter zu verfolgen.

Eine zentrale Konsequenz, die das Unternehmen bereits gezogen hat, ist eine weitreichende Änderung der Prüfungspraxis. So wurde beschlossen, dass Emissionstests künftig grundsätzlich extern und unabhängig überprüft werden. Außerdem werden stichprobenhafte Real-Life-Tests zum Emissionsverhalten auf der Straße eingeführt.

Selbstkritisch stellt sich sich VW zu der manipulierten Software, die bei der

Abgasmessung erkennt, ob das Auto auf dem Prüfstand rollt oder real auf der Straße unterwegs ist. Der Konzern spricht davon, dass sich diese Affäre nicht als einmaliger Fehler darstelle, sondern als Fehlerkette, die nicht durchbrochen wurde. Ausgangspunkt war die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieselloffensive in den USA vor zehn Jahren. Zunächst wurde kein Weg gefunden, um die strengeren Stickoxid-Normen beim Motortyp EA189 in den USA mit zulässigen Mitteln und im vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmen zu erfüllen. So kam es zum Einbau der Software, die den Ausstoß von Stickoxiden regulierte, je nachdem ob sich das Fahrzeug auf der Straße oder gerade in einem Prüfzyklus befand. Als dann im weiteren Verlauf ein effektives technisches Verfahren zur NOx-Reduktion zur Verfügung stand, wurde es nicht so genutzt wie es möglich gewesen wäre. Die fragliche Software sorgte vielmehr dafür, dass das Reduktionsmittel „Adblue“ in unterschiedlich hoher Dosierung eingespritzt wurde- mit dem Effekt, dass die NOx-Werte auf dem Prüfstand besonders niedrig, auf der Straße hingegen deutlich höher waren.

Für die drei europäischen Varianten des betroffenen Motortyps EA189 gibt es mittlerweile technische Lösungen. Beim 2,0- und 1,2-Liter-TDI reicht ein Software-Update. Beim 1,6-Liter-TDI wird zudem vor dem Luftmassenmesser ein so genannter Strömungsgleichrichter eingesetzt, der die Messgenauigkeit erhöht und in Kombination mit einer erneuerten Software die Einspritzmenge optimiert. Der Rückruf der volumenstärksten Variante, dem Zwei-Liter-Motor, wird im Januar beginnen. Voraussichtlich im zweiten Quartal startet der Rückruf der 1,2-Liter-Variante, der 1,6-Liter-Motor folgt dann im dritten Quartal. Halter der betroffenen Fahrzeuge werden individuell darüber informiert, wann ihr Wagen das Update erhält. Konzernchef Matthias Müller versprach im Bedarfsfall für eine angemessene Ersatzmobilität zu sorgen.

Aufgrund deutlich strengerer Stickoxid-Grenzwerte ist die Umrüstung der Fahrzeuge in den USA nicht ganz so einfach wie in Europa. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Aufsichtsratsvorsitzender Hans-Dieter Pötsch (links) und Volkswagen-Chef Matthias Müller.



Hans-Dieter Pötsch (links), Matthias Müller.



Matthias Müller.



Matthias Müller.



Matthias Müller.



Matthias Müller.



VW-Logobild
