



Rupert Stadler: Ein "Bauernbua", der ganz oben war

Nur wenige Manager gewinnen so viel Macht und verlieren dann alles: Der Ex-Audi-Chef Stadler muss sich wegen der Diesel-Affäre vor Gericht verantworten. Wie konnte es soweit kommen? Ein Porträt des Menschen hinter dem tief gefallenen Top-Manager.

Im April 2013 sitzt der damalige Audi-Chef Rupert Stadler im Lesesaal der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt. Für die Interview-Sendung "Forum Manager" hat der Fernsehsender dort ein kleines Fernsehstudio aufgebaut. Ein entspannter Rupert Stadler hat vor der hellblauen Kulisse auf einem Stuhl Platz genommen und plaudert entspannt über sich und über das Unternehmen, dessen Chef er ist. Der Diesel-Skandal, in den Audi tief verwickelt werden sollte, ist noch weit weg.

Stadler: "Ich bin im Kern ein ganz normaler Typ."

Stadler trägt einen dunklen Anzug und eine eckige, randlose Brille. "Baujahr ´63, glücklich verheiratet, drei Kinder. Und ich glaube, ich bin im Kern ein ganz normaler Typ – sportlich, dynamisch, menschlich fair. So würde ich mich einschätzen." Stadler ist zu diesem Zeitpunkt sechs Jahre Vorstandsvorsitzender bei Audi. 2007 hat er den Chefessel von Martin Winterkorn übernommen, der gerade an die VW-Spitze in Wolfsburg gerückt ist. Rupert Stadler ist in Ingolstadt, in seiner Heimat, ganz oben angekommen.

Vertraute bei Audi nennen ihn "Bauernbua"

Anders als seine Vorgänger, Konzernpatriarch Ferdinand Piëch und Martin Winterkorn, lernt Stadler das Konstruieren von Autos und Motoren nicht von der Pike auf. Er stammt von einem Bauernhof in Titting, unweit von Ingolstadt. Im vertraulichen Zwiegespräch nennen ihn Konzern-Führungskräfte deswegen auch schon mal "Bauernbua".

Stadler studiert an der Fachhochschule Augsburg Betriebswirtschaftslehre und landet 1990 nach kurzer Zwischenstation bei der Philips AG bei Audi. Für den Autobauer geht er nach Spanien und arbeitet, zurück in Deutschland, ab 1997 als Generalsekretär für den damaligen VW-Konzernchef Ferdinand Piëch. Dieser habe ihn "gefordert, und dann hat er mich auch gefördert". Bis an die Audi-Spitze.

Mit "Clean Diesel" will Audi die USA erobern

So mancher traut Stadler sogar den ganz großen Sprung nach Wolfsburg zu. Die Geschäfte bei Audi laufen bestens. Der neue Vorstandschef treibt ab 2007 die Expansion von Audi voran. In den USA zum Beispiel. Das Unternehmen soll dort mit dem Diesel-Motor den Markt erobern.

Erst wenige Monate im Amt, steht Stadler auf der LA-Motorshow vor einem SUV und frohlockt, dass die Menschen jenseits des großen Teichs inzwischen auch über Spritverbräuche nachdenken. "Clean Diesel" – damit will das Unternehmen den dortigen Markt erobern, mit einer Technologie, "die wir uns auch hier, auch in den USA wünschen."

US-Behörden entdecken unzulässige Abschaltvorrichtungen

Clean ist bei den Diesel-Fahrzeugen von VW und Audi aber gar nichts. Im September 2015 kommen die US-Behörden zunächst VW und dann Audi auf die Schliche: Die Diesel-Fahrzeuge der beiden Hersteller sind schmutzig unterwegs – im Realbetrieb, auf der Straße. Dass sie auf dem Prüfstand deutlich weniger Schadstoffe ausstoßen, liegt an unzulässigen Abschaltvorrichtungen in der Motorsteuerungssoftware. Diese erkennen unter anderem, dass sich die Fahrzeuge auf einem Prüfstand befinden und schalten deswegen in den sauberen Modus um. Recherchen des Bayerischen Rundfunks zeigen später, dass Audi in seinen Diesel-Fahrzeugen sogar gleich mehrere dieser Software-Strategien verbaut hat

Audi-Razzia während der Jahrespressekonferenz

2017 nimmt die Staatsanwaltschaft München II Ermittlungen auf – zunächst gegen Unbekannt, unter anderem wegen Betrugsverdacht. Spätestens nachdem auch die hiesigen Behörden bei europäischen Audi-Diesel-Fahrzeugen Abschaltvorrichtungen finden, steckt Audi knietief im Schlamassel. Erster negativer Höhepunkt für Rupert Stadler: Am 15. März 2017, parallel zur Jahrespressekonferenz in Ingolstadt, lässt die Staatsanwaltschaft die Konzernzentrale durchsuchen. Ein denkbar schlechter Zeitpunkt, denn Stadler stellt am Morgen im Rahmen der Jahrespressekonferenz die Geschäftszahlen für das 2016 vor. Aber die werden zur Nebensache. Stadler bleibt schmallippig: "Wir kooperieren vollumfänglich mit den Behörden. Das versteht sich von selber. Das ist unser eigenes Kerninteresse."

Ab 2018 auch Ermittlungen gegen Stadler

Zu diesem Zeitpunkt, so die ermittelnde Staatsanwaltschaft München II, geht es bei den Ermittlungen noch nicht um Einzelpersonen. Im Mai 2018 richten sich diese dann auch gegen Stadler persönlich. Ihm werfen die Ermittler vor, "dass er ab September 2015 Kenntnis von den Manipulationen hatte und es unterlassen hat, einzuschreiten. Er hat es vielmehr veranlasst, dass Fahrzeuge mit entsprechenden Motoren verkauft werden". Bis heute weist Stadler jede Verantwortung für den Skandal oder sogar eine frühe Mitwisserschaft von sich.

Erst U-Haft, dann Anklage

Und dabei hat er seine Rolle im Konzern vor 2013 so beschrieben: Er sei der kritischste Kunde der Marke Audi. "Und ich glaube, ich habe schon eine Gabe, auch technologische Sachzusammenhänge sehr, sehr tief zu verstehen, auch richtig zu hinterfragen." Die Staatsanwaltschaft hinterfragt Stadlers Rolle im Diesel-Skandal zunehmend. Wegen Verdunklungsgefahr muss er in der Folge sogar für einige Monate in Untersuchungshaft. Am Ende erhebt die Behörde Anklage gegen ihn und drei weitere Beschuldigte. Die Vorwürfe: Betrug, mittelbare Falschbeurkundung und strafbare Werbung.

"Problemlöser" – so hat der aktuelle Volkswagen-Chef Herbert Diess Stadler bezeichnet. Stadler selbst sieht sich gerne auch als Berufsoptimist, "denn ich sage, aus jeder Krise kann man eine Chance holen". Welche Chancen er in dem nun beginnenden Prozess sieht? Das ist noch unklar. Stadler ist seit der Entlassung aus der Untersuchungshaft abgetaucht.