PRAXISLEITFADEN · GOLF 7 / GOLF SPORTSVAN

Golf 7: Fehlermeldung „Werkstatt! Fahrzeug nur in Position P verlassen“ mit einem Nachrüst-Mikroschalter beheben

Eine klar strukturierte Schrittfolge auf Deutsch – mit offiziellen VW-Abbildungen, Drehmomenten und einem separaten Prüfablauf.



Warnmeldung im Kombiinstrument.

Deutschsprachige Aufbereitung · Stand: Oktober 2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

1 Vorab: Worum es geht 1
1.1 Geltungsbereich und Teile 1
1.2 Werkzeug und Material 2
2 Phase 1 – Arbeitsplatz freilegen 3
2.1 1. Schaltmanschette anheben 3
2.2 2. Notentriegelung nutzen und Wählhebel bewegen 3
2.3 3. Klimabedienblende und Ablagefach lösen 4
2.4 4. Schaltabdeckung und Konsolenhalter entfernen 5
3 Phase 2 – Steckverbindungen und Modul vorbereiten 6
3.1 5. Aufkleber umlegen und Öffnung schützen 6
3.2 6. Zugang zur Gehäuseschraube schaffen: zwei Wege 6
3.3 7. Originalstecker lösen und Reparatursatz einschleifen 7
4 Phase 3 – Mikroschalter montieren 9
4.1 8. Modul ankleben 9
4.2 9. Originalschraube umsetzen 9
4.3 10. Schalterbasis aufsetzen und verschrauben 10
4.4 11. Obere Führung noch nicht endgültig klipsen 11
5 Phase 4 – Justage und Prüfung 13
5.1 12. Mechanische Grundeinstellung 13
5.2 13. Fachgerechte elektrische Prüfung 13
5.3 14. Endgültig sichern und wieder zusammenbauen 14
6 Abschlusskontrolle 16
6.1 Vor der ersten Fahrt 16
6.2 Was nach dem Zusammenbau als Prüfung zählt 16
7 Quellen und Bildnachweis 16

So lesen Sie diese Anleitung

Die blauen Bildunterschriften beziehen sich auf die offiziellen Abbildungen aus der beigefügten VW-Reparaturinformation. Die Erläuterungen ordnen die einzelnen Arbeitsschritte verständlich ein. Bei einem Widerspruch hat die VW-Unterlage Vorrang.

1 Vorab: Worum es geht

Die Meldung weist auf ein bekanntes Problem der Schaltererkennung am Wählhebel hin. Laut der beigefügten VW-Unterlage können sich Ablagerungen an den Kontakten des ursprünglichen Mikroschalters bilden. Dann kann das System die Wählhebelstellung **P** falsch erkennen. Die werksseitige Abhilfe besteht aus einem zusätzlichen Mikroschalter mit Leitungssatz und Modul. [VW-Unterlage, S. 1, 6]
Diese Anleitung beschreibt den Einbau des Reparatursatzes am **Golf/GTI**-Aufbau. Sie ist eine verständlichere Aufbereitung, keine Diagnoseanleitung für jede Ursache der Meldung. Wenn das Fahrzeug von der Darstellung abweicht, der Rückruf bereits erledigt ist oder eine Steckverbindung bzw. Leitung beschädigt erscheint, nicht weiterarbeiten und fachlich prüfen lassen.

Fachliche Grenze
Die beigefügte VW-Unterlage richtet sich ausdrücklich an geschulte Techniker mit geeignetem Werkzeug und Messausrüstung – nicht an Selbstschrauber. Wer die elektrische Vier-Punkte-Prüfung oder das kontrollierte Anziehen auf 2 Nm nicht sicher ausführen kann, sollte den Einbau nicht abschließen, sondern einen Fachbetrieb beauftragen.

Sicherheitsrelevant: Wegrollen verhindern
Vor jedem Arbeitsschritt die elektronische Parkbremse betätigen oder das Fahrzeug zuverlässig gegen Wegrollen sichern. Zündung ausschalten und Schlüssel abziehen. Erst danach die Schaltmanschette öffnen. Die VW-Unterlage warnt ausdrücklich vor Verletzungs- und Sachschäden durch ein wegrollendes Fahrzeug.

Bei großer Hitze oder Kälte die Kunststoffteile vor dem Ausbau auf Werkstatttemperatur kommen lassen. Das reduziert das Risiko, dass Verkleidungen oder Clips beim Aushebeln brechen.

1.1 Geltungsbereich und Teile

Diese Schrittfolge ist für den in der VW-Unterlage gezeigten Golf-/GTI-Aufbau ausgelegt. Dort ist der Reparatursatz **5Q0 713 128 A** genannt. Teilenummer und Passung vor dem Kauf immer anhand der eigenen Fahrgestellnummer bzw. der vorhandenen Ausführung prüfen. Für andere Gehäusevarianten enthält diese Anleitung keine Freigabe.

Benötigtes Teil
Mikroschalter-Reparatursatz **5Q0 713 128 A** – laut VW-Unterlage, Stand 2019.

Nicht anfangen, wenn …
die Teilezuordnung unklar ist, die Mittelkonsole anders aussieht oder der Arbeitsbereich nicht sicher zugänglich ist.

1.2 Werkzeug und Material

Die offizielle Unterlage nennt einen Kunststoffkeil, einen Drehmomentschlüssel im Bereich 2–10 Nm, dünne Back-Probe-Messspitzen und ein Digitalmultimeter/Voltmeter. Für den engen Zugang zur Gehäuseschraube wird außerdem ein passendes, kurz bauendes Torx-Werkzeug benötigt, das sich gerade ansetzen lässt.

Für die Demontage
Kunststoffhebel, passender Torx, kurze Ratsche/Verlängerung, sauberes Tuch, geordnete Ablage für Schrauben.

Für die fachgerechte Endprüfung
Multimeter/Voltmeter, sehr dünne Back-Probe-Spitzen und ein Drehmomentschlüssel, der 2 Nm sicher abdeckt.

Praktischer Grundsatz
Hebeln Sie Verkleidungen nur an den vorgesehenen Aussparungen aus. Nicht an der Sichtkante der Schaltmanschettenblende ziehen: Laut VW kann dabei die Oberflächenbeschichtung beschädigt werden.

2 Phase 1 – Arbeitsplatz freilegen

2.1 1. Schaltmanschette anheben

Mittelablage öffnen. Die Schaltmanschettenblende an den beiden rückwärtigen Aussparungen anheben – nicht an der sichtbaren Außenkante. Sie bleibt am Schalthebel und muss nicht vollständig abgenommen werden.

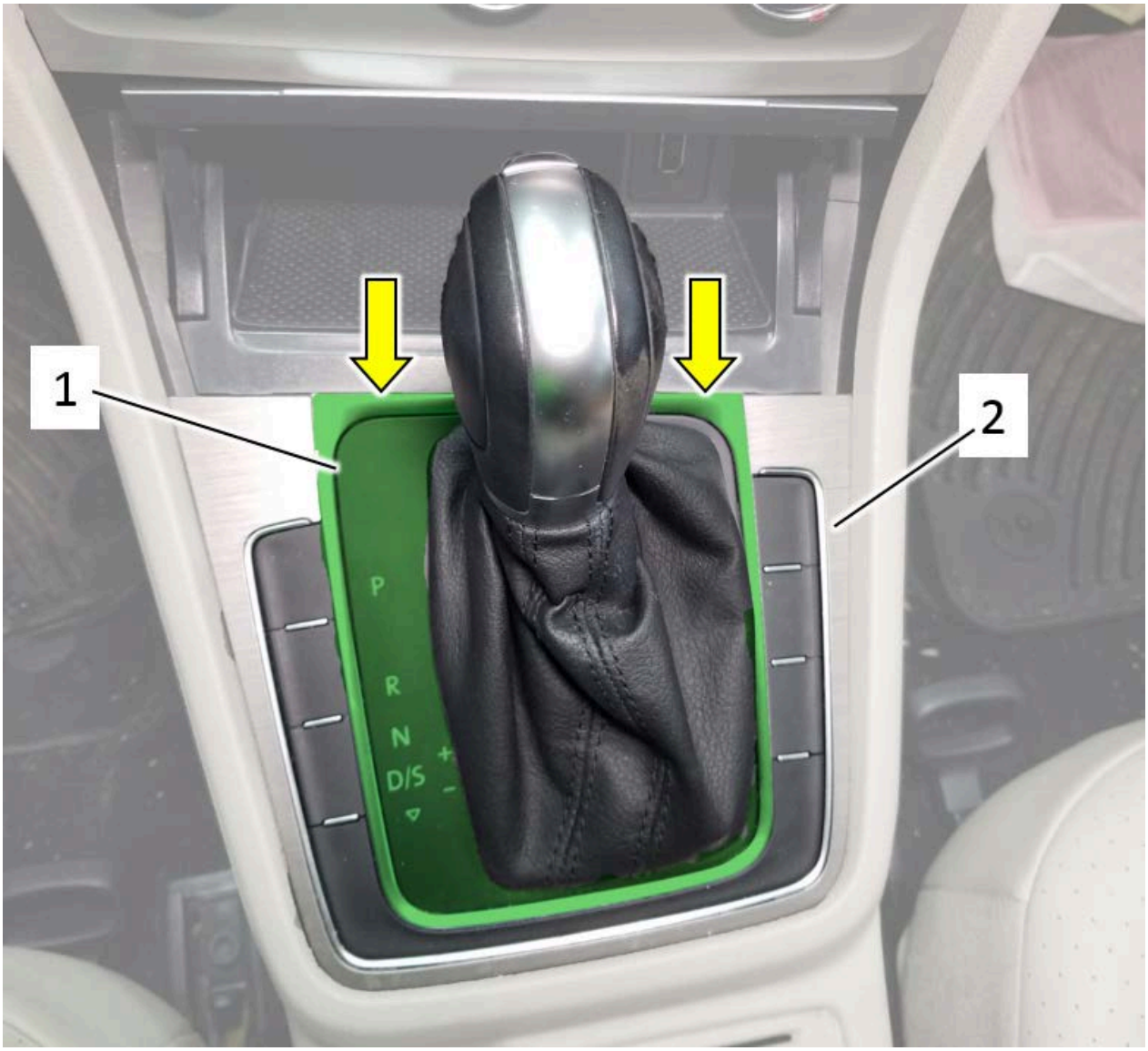


Abbildung 1: Schaltmanschettenblende an den markierten Aussparungen anheben. VW-Unterlage, S. 9.

2.2 2. Notentriegelung nutzen und Wählhebel bewegen

Die gelb markierte Notentriegelung nach unten drücken. Danach den Wählhebel in **D/S** bewegen. So lässt sich die Abdeckung über den Hebel heben, ohne die Zündung einzuschalten.



Abbildung 2: Notentriegelung nach unten drücken.
VW-Unterlage, S. 10.

Nicht überspringen
Wählhebel erst nach gesicherter Parkbremse und ausgeschalteter Zündung bewegen. Die Notentriegelung dient nur dazu, Zugang zu schaffen.

2.3 3. Klimabedienblende und Ablagefach lösen

Die Klimabedienblende vorsichtig Clip für Clip aus dem Armaturenbrett lösen. Anschließend das vordere Ablagefach ausclipsen, nach hinten herausnehmen und vorhandene Steckverbindungen trennen. Keine Stecker an den Leitungen herausziehen.

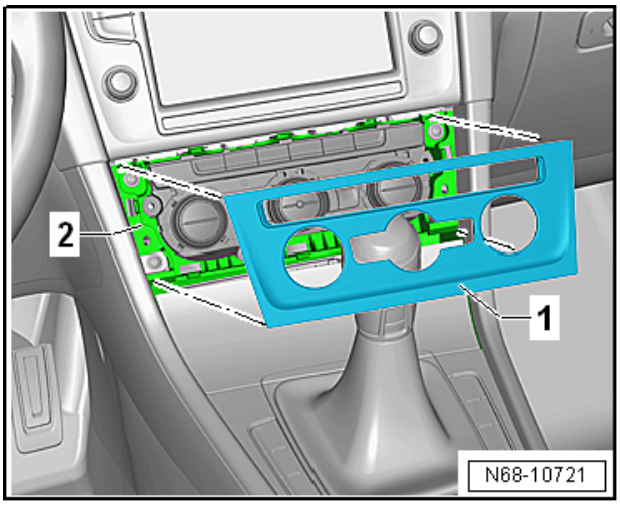


Abbildung 3: Klimabedienblende vorsichtig ausclipsen. VW-Unterlage, S. 10.

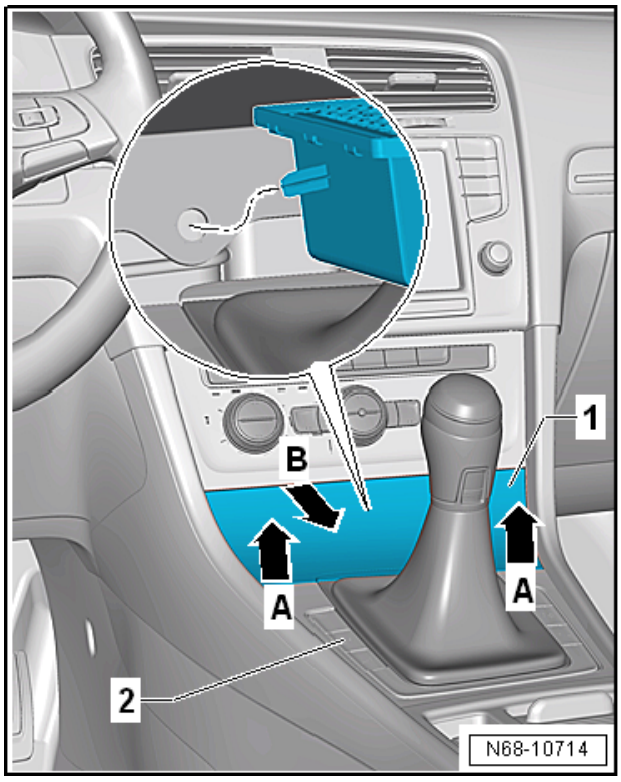


Abbildung 4: Ablagefach ausclipsen, herausnehmen und ggf. Stecker lösen. VW-Unterlage, S. 11.

2.4 4. Schaltabdeckung und Konsolenhalter entfernen

Die beiden Schrauben der Schaltabdeckung lösen und die Abdeckung über den Hebel heben. Danach die mittlere Konsolenhalterung samt ihren Schrauben ausbauen. Das schafft den nötigen Arbeitsraum über dem Schaltgehäuse.

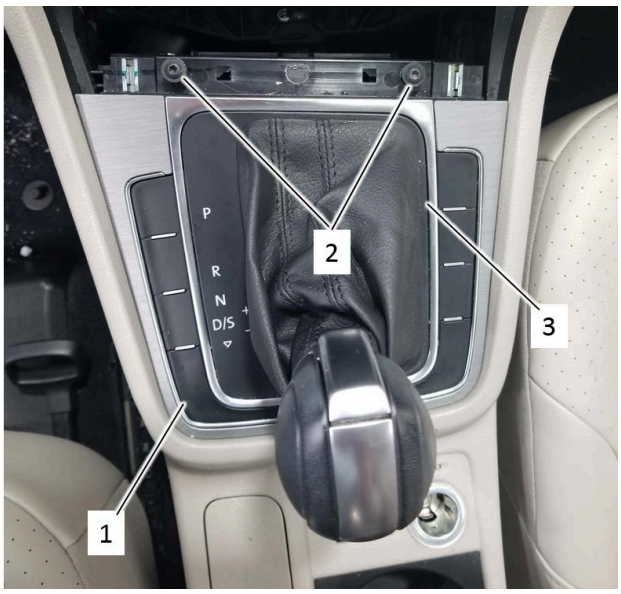


Abbildung 5: Schrauben der Schaltabdeckung und ihre Lage. VW-Unterlage, S. 11.

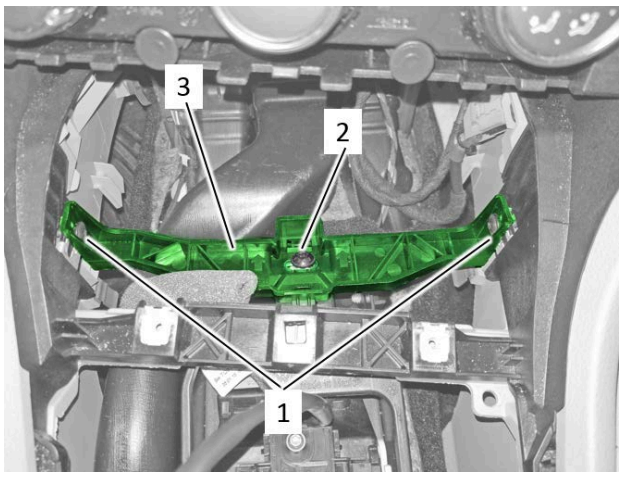


Abbildung 6: Konsolenhalter und Befestigungsschrauben. VW-Unterlage, S. 12.

3 Phase 2 – Steckverbindungen und Modul vorbereiten

3.1 5. Aufkleber umlegen und Öffnung schützen

Am Schaltgehäuse sitzt ein Aufkleber. Er wird vorsichtig gelöst und um den Leitungssatz der Schaltabdeckung gelegt. Falls darunter ein weiterer Aufkleber sitzt, wird auch dieser umgesetzt. Danach die Gehäuseöffnung mit einem sauberen Tuch abdecken, damit beim nächsten Schritt kein Kunststoffspan hineinfallen kann.



Abbildung 7: Aufkleber am Schaltgehäuse vorsichtig ablösen. VW-Unterlage, S. 17.



Abbildung 8: Vor dem Bearbeiten der Kunststoffkante die Öffnung mit sauberem Tuch abdecken. VW-Unterlage, S. 18.

3.2 6. Zugang zur Gehäuseschraube schaffen: zwei Wege

Die VW-Unterlage beschreibt das Ausschneiden einer kleinen Kerbe in der Gehäusekante, um die Befestigungsschraube zu erreichen. Die Kerbe soll mit der Schraube fluchten und höchstens 10 mm tief sein. Wenn ein geeignetes kurz bauendes Torx-Werkzeug gerade und ohne Kraftaufwand an der Schraube sitzt, kann der Zugang gegebenenfalls auch ohne Kerbe möglich sein.

Entscheidungspunkt

Offizieller Weg: Kerbe nach VW-Vorgabe, Öffnung vorher abdecken. **Zugang ohne Kerbe:** nur arbeiten, wenn der Torx sauber und gerade auf der Schraube sitzt. Nicht mit Gewalt verkanten und keine Späne im Gehäuse belassen.

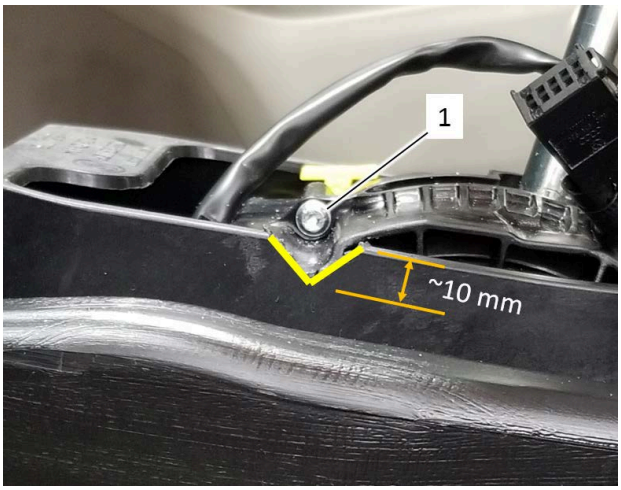


Abbildung 9: VW-Weg: fluchtende Kerbe, maximal 10 mm tief. VW-Unterlage, S. 18.

Ziel des Schritts

Es geht ausschließlich um freien, kontrollierten Zugang zur Befestigungsschraube. Die Demontage der Schraube erfolgt erst nach dem Lösen der Steckverbindungen.

3.3 7. Originalstecker lösen und Reparatursatz einschleifen

Die Verriegelung des Originalsteckers seitlich verschieben, bis sich der Stecker vom Schaltgehäuse löst. Ein kleiner Kunststoffhebel oder Schraubendreher kann beim Entriegeln helfen; dabei darf weder Stecker noch Leitung beschädigt werden.
Beim Golf/GTI wird der getrennte Originalstecker **B** durch die Öffnung nach vorn geführt. Den neuen Stecker **A** des Reparatursatzes ebenfalls durch die Öffnung führen und mit dem Originalleitungssatz verbinden. Den zweiten neuen Stecker **A** anschließend bis zum hörbaren Einrasten am Schaltgehäuse anschließen. Die Steckverbinder jetzt noch nicht mit dem Schaumstoffschlauch verdecken.

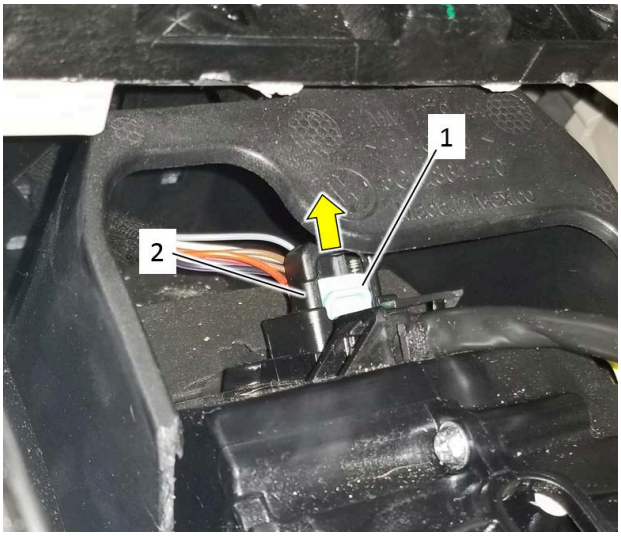


Abbildung 10: Verriegelung verschieben und Originalstecker abziehen. VW-Unterlage, S. 19.

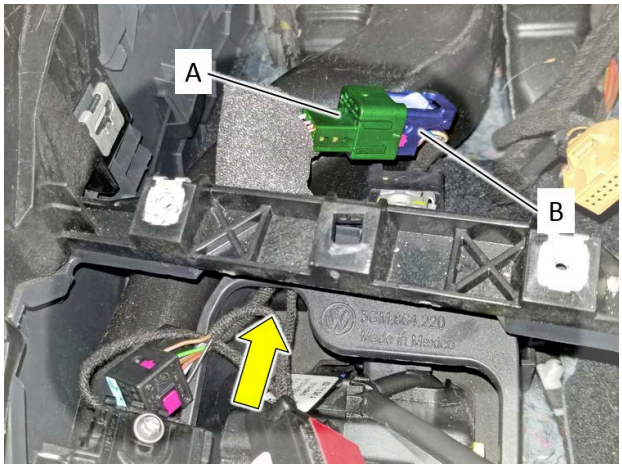


Abbildung 11: Original- und neue Leitung durch die Gehäuseöffnung führen. VW-Unterlage, S. 19.

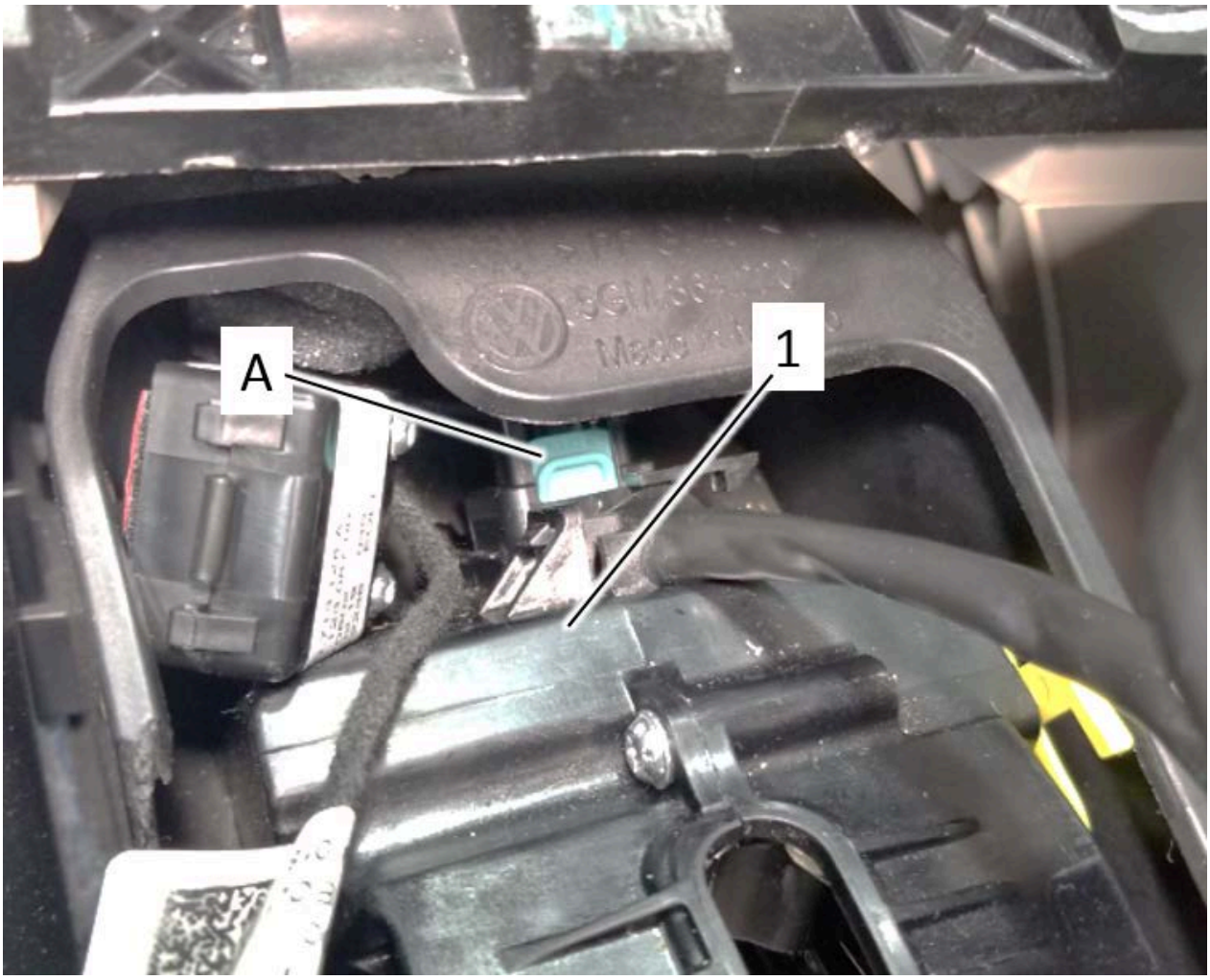


Abbildung 12: Neuen Stecker am Schaltgehäuse bis zum hörbaren Einrasten anschließen. VW-Unterlage, S. 19.

4 Phase 3 – Mikroschalter montieren

4.1 8. Modul ankleben

Die vorgesehene Klebefläche am Schaltgehäuse reinigen, vollständig trocknen lassen und alle Aufkleberreste entfernen. Schutzfolie des Klettpads abziehen. Das schwarze Modul auf die gereinigte Fläche setzen und fest andrücken.



Abbildung 13: Modul auf die vorbereitete Klebefläche setzen. VW-Unterlage, S. 20.

4.2 9. Originalschraube umsetzen

Die Gehäuseschraube entfernen. Der Zugang ist eng; die VW-Unterlage nennt für die eingesetzte Werkzeugabmessung etwa 50–75 mm. Die entfernte Schraube nur wenige Gewindegänge von Hand in den neuen Mikroschalter eindrehen. Wird sie zu weit vorgedreht, lässt sich der Schalter später schlechter ausrichten.

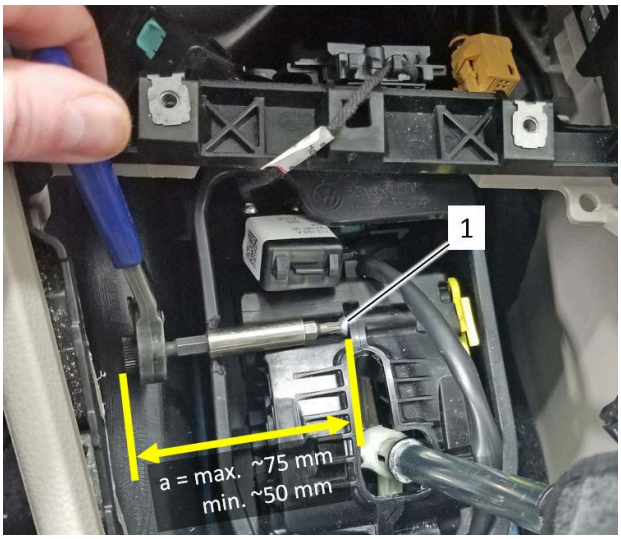


Abbildung 14: Lage der auszubauenden Gehäuseschraube und enger Werkzeugzugang. VW-Unterlage, S. 20.

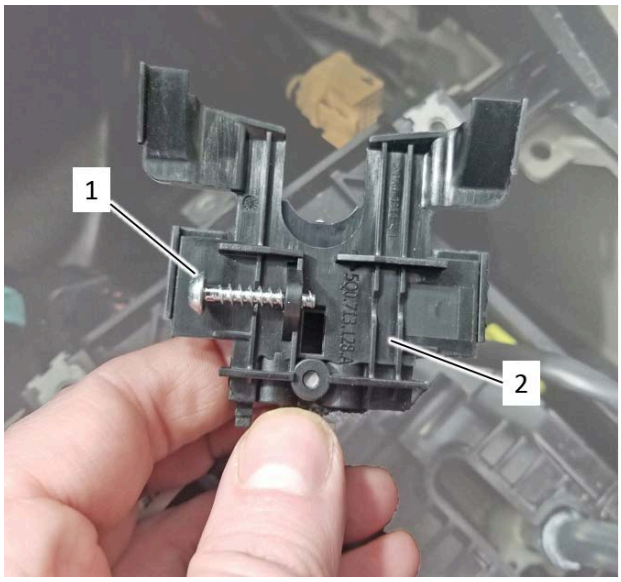


Abbildung 15: Schraube nur wenige Gewindegänge in den neuen Schalter eindrehen. VW-Unterlage, S. 21.

4.3 10. Schalterbasis aufsetzen und verschrauben

Den neuen Mikroschalter auf das Schaltgehäuse setzen. Darauf achten, dass der Leitungssatz der Schaltabdeckung nicht unter dem Schalter eingeklemmt wird. Die Schraube einsetzen und mit **2 Nm** anziehen. Dann die **unteren** Sicherungsklammern der Basis setzen.

Drehmoment

Die Befestigungsschraube der Schalterbasis wird mit **2 Nm** angezogen. Nicht „nach Gefühl“ festziehen – der Wert ist klein und die Bauteile sind aus Kunststoff.

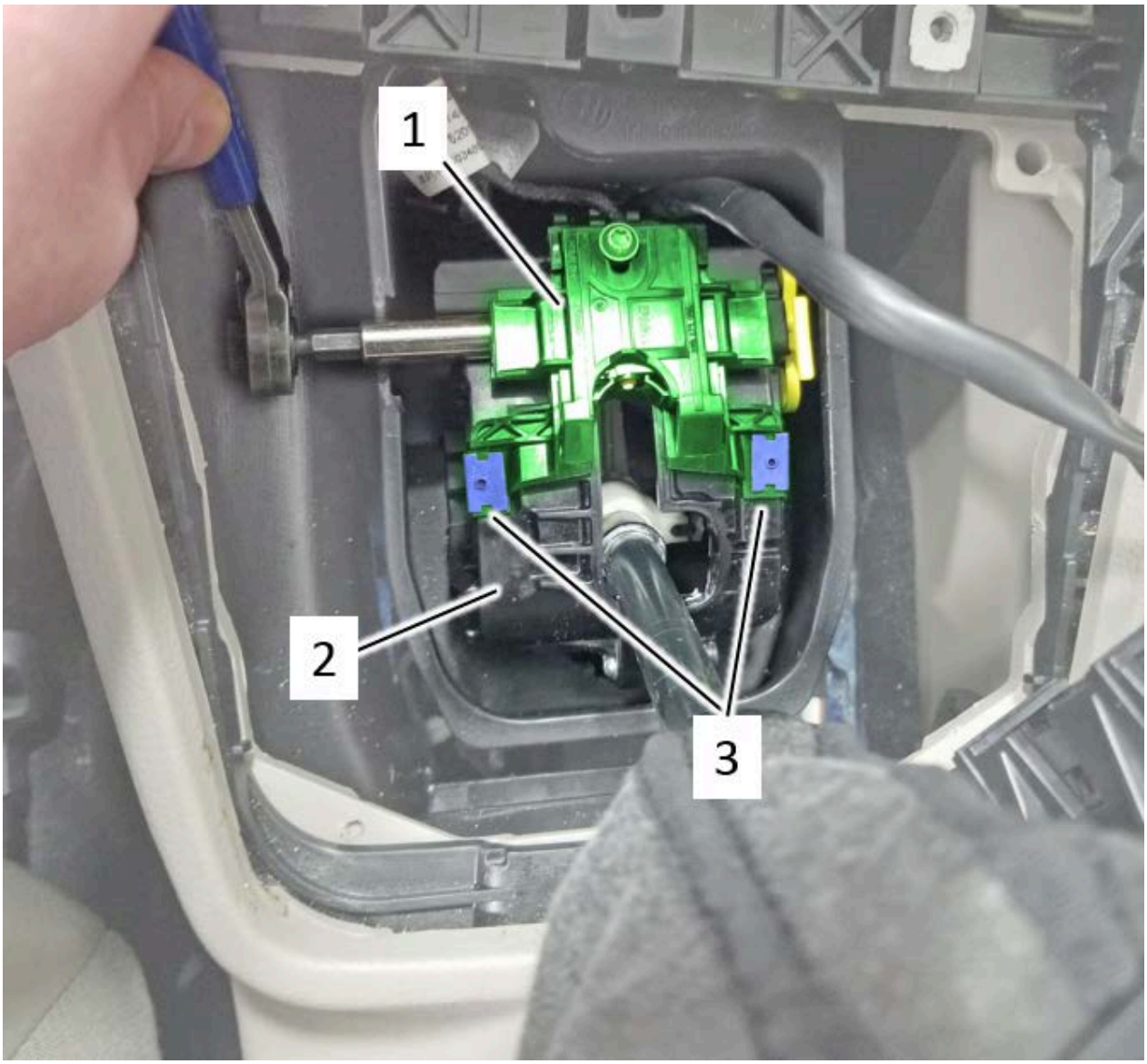


Abbildung 16: Schalterbasis aufsetzen, verschrauben und an den markierten Punkten mit Klammern sichern. VW-Unterlage, S. 21.

4.4 11. Obere Führung noch nicht endgültig klipsen

Der Aufbau besteht aus Basis und beweglicher Mikroschalterführung. Die Führung wird später durch Federkraft an den Wählhebel gedrückt. Die abschließenden Klammern der oberen Führung erst nach der Funktionsprüfung einsetzen, damit eine Justage noch möglich bleibt.

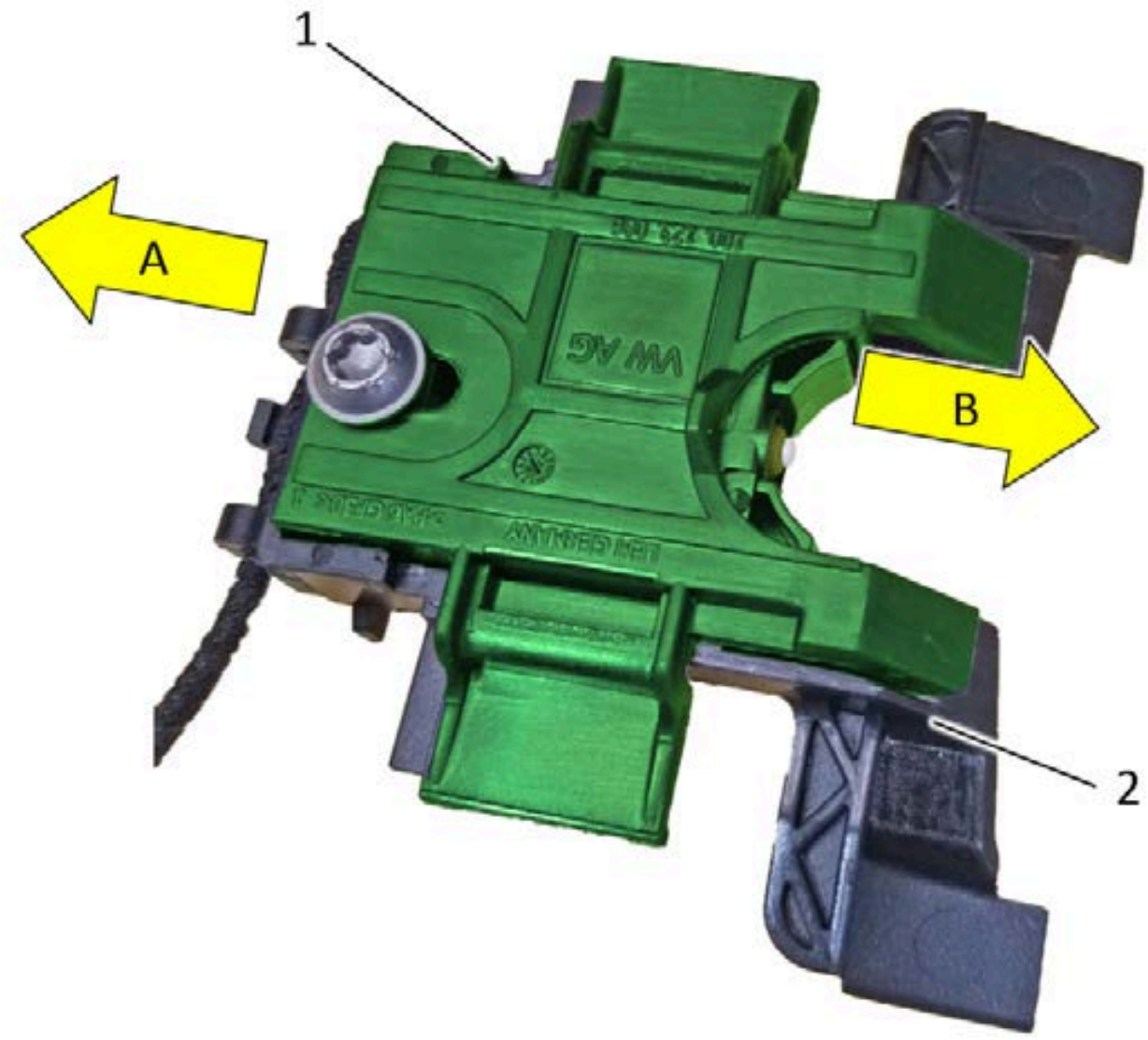


Abbildung 17: Die Führung lässt sich in Fahrtrichtung bewegen und wird durch Federkraft zurückgestellt. VW-Unterlage, S. 22.

5 Phase 4 – Justage und Prüfung

5.1 12. Mechanische Grundeinstellung

Die obere Führung in Fahrtrichtung schieben und dort festhalten. Den Wählhebel in **P** stellen. Dann die Führung langsam loslassen, damit sie federbelastet am Wählhebel anliegt. Jetzt die obere Einstellschraube mit **2 Nm** anziehen.

> **Wichtig**
> Diese Grundeinstellung ersetzt nicht die elektrische Prüfung. Die VW-Unterlage fordert eine Spannungsprüfung in vier definierten Hebelstellungen, bevor die obere Führung endgültig mit den Klammern gesichert wird.

5.2 13. Fachgerechte elektrische Prüfung

Für die offizielle Prüfung dünne Back-Probe-Messspitzen von hinten in die freien Kammern 1 und 2 des Steckers **A** einsetzen. Kammer 1 ist Masse, Kammer 2 Versorgung. Die Messspitzen müssen so dünn sein, dass Gehäuse und Kontakte nicht beschädigt werden. Zuerst die Führung nach vorn schieben und halten: Erwartet werden **0,0 V**. Führung gehalten lassen, Wählhebel in **P** bringen und Führung langsam loslassen, bis sie am Wählhebel anliegt. Jetzt muss **Batteriespannung** anliegen. Danach die folgende Vier-Punkte-Prüfung durchführen – ohne Schalthebelknopf und Bremspedal zu drücken.

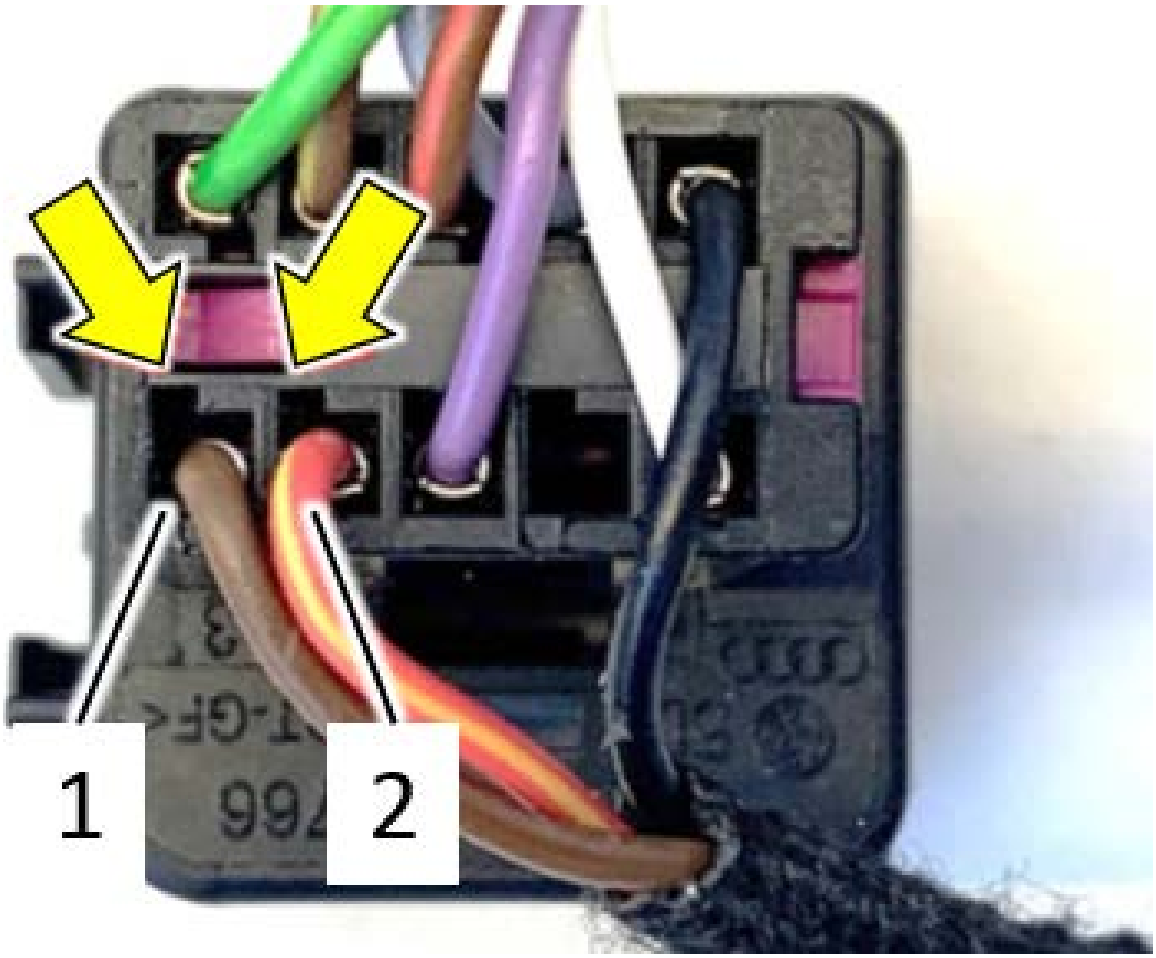


Abbildung 18: Messpunkte: Back-Probe-Spitzen an den freien Kammern 1 und 2 auf der Rückseite des Steckers. VW-Unterlage, S. 23.

Test	Wählhebel / Zugrichtung	Sollwert
1	Ruht in **P**.	Batteriespannung
2	Leicht in Fahrtrichtung drücken.	Batteriespannung
3	Leicht in Rückwärtsrichtung ziehen.	Batteriespannung
4	Mit etwas mehr Kraft als für Tiptronic in Rückwärtsrichtung ziehen (ca. 3–6 kg).	0 V

Prüfwerte nach VW-Unterlage, S. 24. Der vierte Test stellt sicher, dass der Schalter nicht zu früh auslöst.

Wenn ein Sollwert nicht passt

Obere Einstellschraube lösen, Führung geringfügig neu positionieren, wieder mit **2 Nm** anziehen und alle vier Messungen wiederholen. Nicht mit den oberen Klammern endgültig sichern, solange die Messwerte nicht stimmen.

5.3 14. Endgültig sichern und wieder zusammenbauen

Wenn die Prüfung bestanden ist, die oberen Sicherungsklammern einsetzen. Danach in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen: Konsolenhalter, Schaltabdeckung, Ablagefach

und Klimabedienblende. Alle zuvor gelösten Stecker wieder verbinden und darauf achten, dass das Ablagefach korrekt in seiner hinteren Führung sitzt.



Abbildung 19: Erst nach bestandener Prüfung die oberen Sicherungsklammern setzen. VW-Unterlage, S. 25.

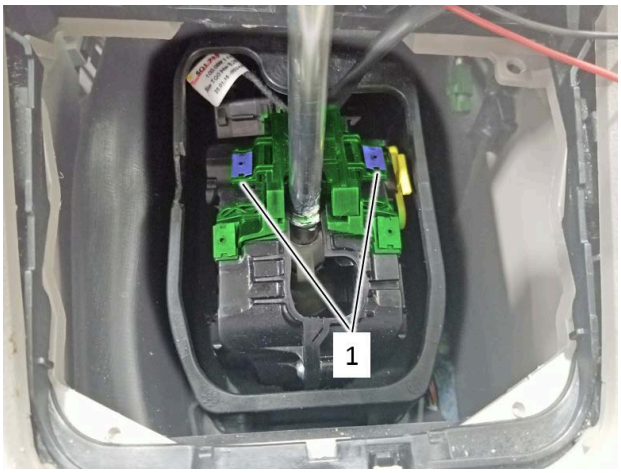


Abbildung 20: Wiedereinbau der Schaltabdeckung; Leitungen nicht einklemmen. VW-Unterlage, S. 25.

Für den Golf nennt VW beim Wiedereinbau: Konsolenhalter erst mit der Schraube **2** auf **6 Nm**, danach die Schrauben **1** auf **1,5 Nm** anziehen. Die beiden Schrauben der Schaltabdeckung erhalten **1,5 Nm**. Klimabedienblende ringsum einclipsen und Sitz der Blende kontrollieren. [VW-Unterlage, S. 26–28]

Nach dem Setzen der Sicherungsklammern fordert VW den **vollständigen Vier-Punkte-Spannungstest erneut**. Erst wenn dieser zweite Durchgang die Sollwerte aus Schritt 13 bestätigt, ist die elektrische Prüfung abgeschlossen.

6 Abschlusskontrolle

6.1 Vor der ersten Fahrt

- Alle ausgebauten Schrauben sind wieder eingesetzt und mit den genannten Drehmomenten angezogen.
- Alle zuvor gelösten Steckverbindungen sind hörbar eingerastet.
- Der Leitungssatz liegt frei und ist nicht unter dem Mikroschalter oder der Schaltabdeckung eingeklemmt.
- Das Ablagefach sitzt in der hinteren Führung und die Klimabedienblende ist vollständig eingerastet.
- Die obere Führung ist erst **nach** bestandener Prüfung mit den Klammern gesichert.

6.2 Was nach dem Zusammenbau als Prüfung zählt

Die in dieser Anleitung dokumentierte technische Abnahme ist der Vier-Punkte-Spannungstest vor **und** nach den Sicherungsklammern. Ein zusätzlicher Eindruck am betriebsbereiten Fahrzeug ersetzt weder die Spannungsmessung noch eine fachliche Diagnose. Bei abweichender Anzeige, erneutem Warnton, schwergängigem Wählhebel oder Unsicherheit nicht weiterfahren, sondern die Einstellung prüfen lassen.

Sofort anhalten und Hilfe holen

Wenn sich der Wählhebel nicht eindeutig in **P** verriegeln lässt, die Parkstellung nicht erkannt wird oder das Fahrzeug trotz eingelegter Parkstellung nicht gegen Wegrollen gesichert wirkt, das Fahrzeug nicht unbeaufsichtigt stehen lassen und die Reparatur nicht als abgeschlossen betrachten.

7 Quellen und Bildnachweis

Diese Anleitung verwendet ausschließlich die beigefügte technische Grundlage:

1. Volkswagen Group of America / Volkswagen Canada: **Compliance Recall 37M2 – Shift Lever Micro Switch**, November 2019, beigefügte Datei **RCRIT-19V615-0044.pdf**.

Alle technischen Abbildungen in dieser PDF stammen aus dieser Unterlage. Die verständlichere Formulierung, Reihenfolge und Gestaltung sind eine redaktionelle Aufbereitung. Diese Anleitung ersetzt keine Reparaturfreigabe, Fahrzeugdiagnose oder fachliche Abnahme.