

Der ausgebremsste Aufstand

Die Beziehung der Deutschen zu ihrem Auto gilt als besonders innig. Doch in der Diesel-Krise zeigen sie erstaunlichen Langmut.

Nicht mal einer von 100 genepten VW-Fahrern klagt, dabei geht es für jeden Geschädigten im Schnitt um Tausende Euro. Was ist da los?

C. Nohn, V. Votsmeier Düsseldorf, Marl

Lug und Betrug sind Alltag für Michael Brandt. Der Kriminalhauptkommissar kümmert sich in Bielefeld um Wirtschaftskriminalität. Er weiß, dass Manipulationen in vielen Unternehmen alltäglich sind. Oft erlebt er, dass die Opfer das Nachsehen haben. Und jetzt gehört er selbst zu jenen, die sich betrogen fühlen.

Die Gründe für seinen Ärger stehen in seiner Garage: ein Passat Variant Alltrack, 177 PS, und ein Golf Cabrio, 140 PS. „Gleich zwei Skandaldiesel“, klagt Brandt, „dabei wohnen wir in einem Luftkurort.“ Es soll ein Scherz sein, aber sein Lachen klingt bitter. Der 60-Jährige lebt im Kreis Lippe, bis in die Volkswagen-Stadt Wolfsburg sind es 200 Kilometer. Brandt fährt seit 1980 Autos aus dem Konzern, ehemalige Volkswagen. „Es lief immer gut“, sagt er. Bis zum Abend des 19. September 2015, als die „Tagesschau“ vom Verdacht der Abgasmanipulation durch VW in den USA berichtet.

Im November 2015 geht Brandt zum Rechtsanwalt, er will von den Kaufverträgen für Passat und Cabrio zurücktreten. Als sich die VW-Händler weigern, klagt Brandt. „Ich hätte die Autos mit dem Wissen von heute nie gekauft“, sagt er.

Geklagt hat auch Kevin Kern aus Herten. Der Bankkaufmann hat im Juni 2015 für seinen gebrauchten VWCC 27125 Euro gezahlt. Der 24-Jährige ist Trainee bei der Volksbank Marl-Recklinghausen und besucht abends Vorlesungen einer Hochschule in Essen, 25 000 Kilometer fährt er im Jahr. Den CC wählte er, „weil er schick und sportlich und der schadstoffärmste seiner Klasse ist. Oder besser: hätte sein sollen“. Kern wohnt in einer alten Zechenstadt, er weiß, was Dreck in der Luft bedeutet. Er ist zwar kein Öko-Freak, sein Auto hat 177 PS. „Aber natürlich mache ich mir Gedanken, was ich auf der Welt zurücklasse, und will sie nicht noch verschlechtern.“ Der CC passt nicht mehr zu diesen Gedanken.

Gegen VW gehen derzeit drei Gruppen vor: Autofahrer wie Brandt und Kern, die sich von Volkswagen hintergangen fühlen. VW-Aktionäre, die durch den Kurseinbruch nach dem Skandal Verluste erlitten haben. Sowie die Deutsche Umwelthilfe, die ein Fahrverbot für Diesel fordert.

Die Autofahrer sind die größte Gruppe. Bislang haben etwa 20 000 VW-Besitzer ihren VW-Händler oder die Volkswagen AG verklagt.

20 000, das klingt viel, aber ist es das? Etwa 2,5 Millionen Deutsche fahren ein VW-Auto mit

einem Dieselmotor, der weit mehr Dreck in die Luft pustet als angegeben. Mit einer Abgasreinigungsanlage, die nur läuft, wenn das Auto auf dem Prüfstand steht. Weniger als ein Prozent der betroffenen Dieselfahrer haben sich entschlossen, vor Gericht zu ziehen.

Der große Rest bleibt erstaunlich ruhig. Nimmt es hin, dass VW von seinen Kunden in den USA die Autos zurückkauft und bis zu 10 000 Dollar Entschädigung drauflegt, während der Konzern seine Kunden in Deutschland mit einem Software-Update abspeist.

VW schreibt ihnen zwar, man bedauere „sehr, dass Ihr Vertrauen in die Marke Volkswagen derzeit auf die Probe gestellt wird“. Doch der Aufforderung zur Umrüstung folgen Sätze, die wie eine Drohung klingen: bei Nicht-Teilnahme könne eine „Betriebsuntersagung ... durchgeführt werden“, bei der nächsten Hauptuntersuchung „die Teilnahme überprüft und die Plakette entzogen werden“.

Wenn Brandt über VW spricht, wählt er Begriffe aus der Polizeiarbeit, „minderwertige Ware“, „gewerbsmäßiger Betrug“. Doch „der Gipfel“ sei, dass VW treue Kunden wie ihn mit solchen „Standardschreiben abfertigen und ruhigstellen will“.

Milliarden stehen auf dem Spiel

Wo bleibt der Aufschrei? VW-Fanklubs gibt es zuhauf, doch in ihren Foren dreht sich alles ums optimale Tuning oder historische Modelle. Das Stichwort Diesel-Gate sucht man vergebens. Dabei haben die Deutschen doch eine innige Beziehung zu ihren Autos und sind im Rest der Welt nicht gerade für ihren Langmut bekannt. Geht es etwa um Mängel bei Pauschalreisen, ziehen sie wegen weit geringerer Beträge vor Gericht.

16,7 Milliarden Euro hat sich der Konzern die zivilrechtliche Einigung mit Autofahrern und US-Behörden kosten lassen. Ein Gerichtsprozess wäre in den USA noch viel teurer geworden. Schließlich hat VW die Manipulationen bereits zugegeben, und das Rechtssystem ist mit der Möglichkeit zu Sammelklagen für Verbraucher und Anwälte besonders vorteilhaft. In Deutschland hingegen ist vor Gericht jeder Fall ein Uni-



„
Hätte ich
gewusst, wie
viel Dreck
mein Diesel
in die Luft
pustet, hätte
ich das Auto
nie gekauft.“

Kevin Kern
Klagt gegen seinen
VW-Händler

kum, eine eventuelle Entschädigung abhängig von Kaufpreis, Auto, Nutzung. Trotzdem rechnet der Düsseldorfer Rechtsanwalt

Marco Rogert, der mit seinem Sozios Tobias Ulbrich neben Brandt und Kern etwa 500 weitere VW-Kläger vertritt, vor: Beim Rücktritt vom Kaufvertrag schnitten Verbraucher grundsätzlich besser ab als beim Verkauf zu Marktpreisen. Obendrein seien die Preise für VW-Gebrauchtwagen wegen des Skandals abgesackt. Daher seien „pro Auto in sehr vielen Fällen Tausende Euro drin“.

Müsste man da nicht Demonstranten erwarten vorm Verkehrsministerium, dessen Hausherr Alexander Dobrindt in der Causa ebenfalls erstaunlich ruhig hält? „Es ist ein Unding, dass das zuständige Ministerium in dieser Sache, die Millionen Bürger betrifft, nicht klar Stellung bezieht“, schimpft etwa Jürgen Resch. Der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe kämpft seit Jahren gegen die Autolobby, fordert ein Dieselfahrverbot. 16 Städte hat seine Organisation verklagt, weil sie wiederholt Feinstaubgrenzwerte überschritten. Für ihn ist klar: „Die Bundesregierung ergreift einseitig Partei für den VW-Konzern.“

Die VW-Probleme sind hochpolitisch. VW ist Deutschlands größter Arbeitgeber. Hunderttausende arbeiten im Konzern und den Zulieferbetrieben. Niedersachsen hält Aktien am Unternehmen, Ministerpräsident Stephan Weil sitzt im Aufsichtsrat. Das Dobrindt unterstellte Kraftfahrt-Bundesamt spielt eine entscheidende Rolle bei der Typenzulassung der Skandaldiesel und der Umrüstung. Diese Gemengelage verbinde sich „mit einer gewissen Obrigkeitshörigkeit der Deutschen“, meint Rechtsanwalt Rogert: „Viele lesen die Briefe von VW, da steht etwas von einer Behörde, und dann machen sie mit.“

Für Rogerts Mandanten ist das von VW gepriesene Software-Update, das bislang etwa jeder zehnte betroffene deutsche Autofahrer genutzt



VW-Markenzeichen: Der Konzern beharrt darauf, dass ein Software-Update alle Probleme der manipulierten Dieselmotoren behebt.

dpa

Schadensersatz

10 000

DOLLAR

erhalten geprellte VW-Kunden in den USA maximal.

Quelle: Unternehmen

hat, keine Option. Zwar bescheinigt VW, dass gesetzliche Bestimmungen eingehalten würden und „mit der Umsetzung der Maßnahme“ hinsichtlich Verbrauch, Leistung oder Lautstärke „keine Verschlechterungen verbunden sind“.

„Nee, VW Diesel, bloß nicht“

Doch Kläger Kern mag das nicht glauben. Der Bankkaufmann hat Freunde, die Autos tunen, auch mit Software arbeiten. „Das ist ein geschlossenes System. Da können Sie nicht an einer Schraube drehen, ohne dass sich auch woanders etwas bewegt.“ Zum Beispiel beim Katalysator, bei der Laufleistung des Motors.

Kern versteht nicht, warum viele auf die Klage verzichten. „Vielleicht ist es das: Das Auto steht noch in der Garage, fährt. Es wäre anders, wenn 5000 Euro vom Konto abgebucht würden. Aber die Leute spüren den Wertverlust noch nicht.“ Er hingegen hat auf Internetportalen verfolgt, wie die Preise seit 2015 in den Keller rauschten. Und

als er seinen CC Gebrauchtwagenhändlern zeigte, hieß es überall: „Nee, VW Diesel, bloß nicht.“

In erster Instanz, vor dem Landgericht Bochum, hat Kern verloren, aber er hat Berufung eingelegt beim Oberlandesgericht Hamm. Sie ist angenommen worden. Um den Druck zu erhöhen, hat Kern auch vor dem Verwaltungsgericht gegen die Zulassungsbehörde und das Kraftfahrt-Bundesamt geklagt. Er will feststellen lassen, dass sein CC nicht über eine EU-Typzulassung verfügt. Das würde die Argumentation, dass der Händler das Auto zurücknehmen muss, stützen. „Wir gehen bis zum Bundesverwaltungsgericht, wenn es sein muss“, sagt sein Rechtsanwalt.

Ein Erfolg würde sicherlich die Massen in Bewegung setzen. Denn wäre die Zulassung hinfällig, wäre es auch der Versicherungsschutz. Keine Kasko würde mehr zahlen, jede Haftpflicht im Schadensfall in Regress gehen. Rogert verweist auf das Gutachten, das der Darmstädter Professor Martin Führ für den Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags erstellt hat. Führ ist eine Koryphäe auf dem Gebiet der Emissionsforschung, seine Stellungnahme ist klar: Bei der Typzulassung „kam es zu einer schwerwiegenden und anhaltenden Missachtung des Rechts“.

VW hingegen beharrt: Die umstrittene Software stelle „keine unzulässige Abschalteneinrichtung nach europäischem Recht“ dar. Zwar sei das Kraftfahrt-Bundesamt anderer Ansicht, aber weil der Konzern mit den Behörden „konstruktiv und kooperativ“ zusammenarbeiten wolle, habe man „bewusst“ auf einen Widerspruch gegen den entsprechenden Bescheid verzichtet. Der Rückruf ist aus VW-Sicht also eine freiwillige Angelegenheit.

Und während laut Europäischer Umweltagentur 2014 „in Deutschland 10 400 vorzeitige Sterbefälle und somit rund 112 400 verlorene Lebensjahre auf die Exposition gegenüber NO₂ (Stickstoffdioxid) zurückgeführt werden“ konnten, wobei der Verkehr und insbesondere Diesel-Pkw die bedeutendste NO₂-Quelle sind, heißt es bei



”

Für mich war schnell klar, dass ich mir das nicht bieten lasse. Ich fühle mich schlicht betrogen.

Kay Dünschede klagt gegen VW

VW: Zur Frage, „ob es durch den Ausstoß von Stickoxiden durch Pkw zu direkten Todesfällen kommt, ist nach unserem Kenntnisstand eine seriöse Ermittlung von Erkrankungszahlen oder sogar Todesfällen für bestimmte Bevölkerungsgruppen aus wissenschaftlicher Sicht nicht möglich“.

Zu konkreten Einzelfällen möchte der Konzern keine Stellung nehmen, aber er wehrt sich gegen alle Klagen. Auch gegen die von Kay Dünschede. Dünschede, 47, hat sich im Jahr 2000 als Unternehmensberater selbstständig gemacht. Für ihn arbeiten 14 Mitarbeiter, die Pharmaunternehmen in kritischen Phasen und beim Outsourcing von Dienstleistungen begleiten. Das Geschäft läuft gut, aber er weiß, dass er für sein Alter selbst vorsorgen muss. Sein Erspartes hat er in vermietete Eigentumswohnungen, in Anleihen, Rohstoffwerte und Aktien investiert.

24 720 Euro Verlust in zwei Tagen

Im April 2015 hatte Dünschede wieder Geld übrig. Der Hamburger suchte eine langfristige, wertstabile Anlage mit ordentlicher Dividende. Seine Wahl fiel auf VW. „Ich verstehe das Geschäftsmodell und mag die Produkte“, sagte sich der Betriebswirt. In drei Tranchen zeichnete er insgesamt 400 Stammaktien, 93 640 Euro zahlte er dafür. Dünschede ist keiner, der täglich sein Depot checkt und nervös wird, wenn eine Aktie mal ein paar Prozent nachgibt. „Ich wollte auf Sicht von 20 Jahren anlegen - und dafür schien mir VW gut aufgestellt“, erklärt er. Doch als am Montag, 21. September 2015, die Börsen öffnen, bricht der Aktienkurs wegen des Dieselskandals um 23 Prozent ein. Am Tag drauf verlieren die Papiere in ähnlicher Größenordnung.

Erst dann gibt VW eine Ad-hoc-Meldung heraus: „Zur Abdeckung notwendiger Service-Maßnahmen und weiterer Anstrengungen, um das Vertrauen unserer Kunden zurückzugewinnen, beabsichtigt Volkswagen, im 3. Quartal des laufenden Geschäftsjahres rund 6,5 Milliarden Euro ergebniswirksam zurückzustellen“, teilt VW am 22. September mit. Bis dahin haben die Anteile der VW-Aktionäre ein Drittel ihres Werts eingebüßt. Dünschede macht in jenen Tagen 24 720 Euro Verlust. Auf diesen Betrag verklagt der Berater nun den VW-Konzern: „Ich fühle mich schlicht betrogen.“ In der Klage wirft er VW vor, ihn nicht rechtzeitig über die bevorstehende Katastrophe informiert zu haben. Dazu wäre VW verpflichtet gewesen, meinen er und seine Mitstreiter. Beim Landgericht Braunschweig liegen inzwischen 1400 Aktionärsklagen gegen VW vor, mit einem Streitwert von gut acht Milliarden Euro.

VW argumentiert heute, das Ausmaß der finanziellen Folgen sei damals nicht absehbar gewesen. Man sei davon ausgegangen, dass nur 500 000 Autos betroffen und die Kosten für den Rückruf überschaubar sein würden.

Dünschede, Brandt und Kern eint das Gefühl, hintergangen worden zu sein. Es ist belegt, dass es im Konzern viele gab, die von dem systematischen Betrug gewusst haben. Über die Probleme mit den US-Umweltbehörden wurden auch Vorstände informiert. Selbst Winterkorn erhielt entsprechende Hinweise bereits im Frühjahr 2015.

Kriminalhauptkommissar Brandt schnaubt, wenn er nur den Namen Winterkorn hört. Auch von dessen Nachfolger Matthias Müller hält er nichts. Er blättert noch mal durch seine Akten, lässt das Jahr Revue passieren: „Es ist so ein immenser Aufwand, sich zu wehren.“ Aber kürzlich hat er im Fernsehen Bilder von einer VW-Betriebsversammlung gesehen, der Vorstand auf dem Podium, „die ganze Bande in ihren feinen Anzügen“. Da wusste er wieder, dass sich der Aufwand lohnt. „Ich will nicht zur Schafherde gehören, die blökend abnickt, was die Hirten in Wolfsburg und Berlin anordnen.“

Kern hat dieser Tage von seiner Rechtsschutzversicherung die Deckungszusage für das Verfahren vor dem Oberlandesgericht Hamm erhalten. Die Richter dort gelten als verbraucherfreundlich. Prompt ging ein Anruf bei seinem Rechtsanwalt ein: Der VW-Händler bot einen Vergleich an, man wolle das Auto nun doch zurücknehmen. Aber Kern geht es jetzt ums Prinzip: „Ich ziehe die Klage durch.“