

VW-ANLEGERANWALT IM INTERVIEW

„Wir werden von Investoren überrannt“

von: Jens Hagen

Datum: 19.05.2016 11:20 Uhr

Weltweit machen Juristen gegen VW mobil. Eine niederländische Stiftung vertritt Profi-Anleger, die einen zweistelligen Milliarden-Euro-Betrag in VW-Aktien investiert haben. Anwalt Eric Breiteneder sagt, wie VW reagiert.



Stopschild in den USA

Volkswagen-Aktionäre versuchen ihre Rechtsansprüche zu sichern.

(Foto: dpa)

Eric Breiteneder leitet eine Kanzlei in Wien. Der Österreicher hat sich auf die Rechte geprellter Geldanleger spezialisiert. Unter seinen Standesgenossen pflegt er weltweit beste Kontakte. Derzeit vertritt er im Verbund mit anderen europäischen Kanzleien die „Stichting Volkswagen Investors Claim“, eine Stiftung nach niederländischem Recht, die Ansprüche von Aktionären im „Dieselgate“-Skandal gegen den VW-Konzern sichern soll. Neben Privatanlegern machen jetzt auch Profi-Investoren aus der ganzen Welt bei der Stiftung mit. Sie hoffen auf einen Vergleich, der VW teuer zu stehen kommen könnte.



Herr Breiteneder, Sie gehen als Vertreter einer niederländischen Stiftung gegen VW vor. Wer hat sich bislang gemeldet?

Bislang meldeten sich vor allem Kleinanleger, die über internationale Investorenschutzorganisationen zu uns kamen. Dazu zählt etwa die Deutsche Schutzvereinigung

MOTOREN, MODELLE UND MARKEN IM VW-ABGAS-SKANDAL

Motoren

Laut VW ist der Dieselmotor mit der Bezeichnung EA 189 Kern des Problems. Er wurde bei etlichen Marken eingesetzt, erfüllt die EU-Abgasnorm Euro 5 und wird mit 1,2, 1,6 und 2,0 Litern Hubraum angeboten. Betroffen vom Stickoxid-Skandal sind die Baujahre 2009 bis 2014.

Der Rückruf läuft

Schon ab dem 29. Februar sollte eigentlich der Rückruf der großen 2,0-Liter-Antriebe mit Varianten des Passat und Audi A4 anlaufen, zuvor hatte die Aktion für den Pick-up Amarok begonnen. Für den A4 mit Schaltgetriebe gab es – ebenso wie für den A5 und Q5 sowie den Seat Exeo mit gleichem Motor – bereits die Genehmigung des Kraftfahrt-Bundesamts. Für Passat, CC und Eos liegt sie nun auch vor.

So geht es weiter

Zum kleinen 1,2-Liter-Motor hatte VW in einem Kundenbrief zunächst einen Beginn der Werkstatt-Aktionen ab dem 30. Mai angekündigt. Dieser Teil werde aber erst „verzögert anlaufen“, hieß es jetzt. Die mittelgroßen 1,6-Liter-Aggregate sollten laut bisheriger Planung ab dem 5. September zurück, dabei soll neben einem Software-Update ein Bauteil eingesetzt werden. In den USA sind auch 3,0-Liter-TDI-Autos unterwegs, die ein nach US-Recht verbotenes Programm enthalten.

Betroffene VW-Pkw

Bei der Kernmarke VW-Pkw sind unter anderem der Golf der sechsten Generation, der Passat der siebten Generation und der Tiguan der ersten Generation betroffen.

Betroffene Audi-Modelle

Die Software steckt auch in Modellen der Reihen A1, A3, A4 und A6 sowie Q3 und Q5 der Oberklasse-Tochter Audi.

Sonstige Modelle

Dieselmotoren, die bei Skoda und Seat verwendet wurden, fallen ebenfalls unter den Abgas-Skandal. Bei den leichten VW-Nutzfahrzeugen sind ältere Ausgaben des Caddy und Amarok betroffen. Die in den USA unzulässige Software der 3-Liter-Diesel findet sich im VW Touareg und Porsche Cayenne sowie in den Audi-Modellen Q5, Q7, A6, A7 und A8.

Marken

VW-Chef Matthias Müller gab im vergangenen Oktober an, dass weltweit rund 5 Millionen Autos der Hauptmarke VW-Pkw von der Affäre betroffen sind. Hinzu kommen etwa 2,1 Millionen Audis, 1,2 Millionen Skodas, 700.000 Seats sowie 1,8 Millionen leichte Nutzfahrzeuge.

Welche Gesellschaften wenden sich an Sie?

Die Stiftung ist zur Diskretion verpflichtet. So viel kann ich aber sagen: Es sind Fondsgesellschaften, private Vermögensverwalter, Pensionsfonds oder Versicherer. Diese haben knapp 13 Milliarden Euro in Volkswagen investiert. Sie kommen aus 26 Nationen, neben Europa sind auch institutionelle Investoren aus Malaysia, Bermuda, den Philippinen und Hongkong vertreten

Wie hoch sind die Investments dieser Investoren?

Oft im neun- bis zehnstelligen Eurobereich. Ein philippinischer Fonds ist mit knapp 190 Millionen Euro in VW investiert, ein US-Versicherer mit knapp 142 Millionen Euro, ein Aktienfonds aus

Oklahoma mit 2,3 Milliarden Euro. Wir vertreten auch eine Non-Profit-Organisation aus Nordamerika, die gut 3,3 Milliarden Euro investiert hat. Die Mandanten besitzen VW-Aktien, sowohl Stämme wie auch Vorzüge, aber auch Anleihen. Auch Porsche und Audi sind betroffen.

MILLIONENGEHÄLTER IN DER KRISE

Das verdient der VW-Vorstand

Bild 1 von 13

Gruppenbild mit Dame

Insgesamt 63,2 Millionen Euro hat Volkswagen im Geschäftsjahr 2015 an den Vorstand ausgeschüttet. Nicht nur aktuelle Vorstände sind unter den Spitzenverdienern...
(Foto: dpa)

Von welchem Schaden gehen Sie aus?

Die Rechtslage in der Europäischen Union ist eindeutig: Kursrelevante Insiderinformationen muss der Emittent unverzüglich veröffentlichen. Wir rechnen pro Aktie mit Schäden von 56,79 Euro bei den Stämmen und 65,17 Euro bei den Vorzügen bei VW. Bei der Audi AG beträgt der Schaden 140,90 Euro pro Aktie, bei der Porsche SE 22,34 Euro pro Aktie.

Auch deutsche Kanzleien vertreten Investoren, die Milliardensummen investiert haben. Ebenso US-Kanzleien. Warum sollten die Profi-Investoren den Umweg über eine niederländische Stiftung gehen?

Beim niederländischen Stiftungsgedanken steht der Vergleich im Mittelpunkt. Wir haben VW angeschrieben und einen Vorschlag für eine gütliche Einigung gemacht. Der Vorteil für das Unternehmen: Es gibt keinen langwierigen Rechtsstreit und alle Forderungen werden pauschal abgegolten. Der Vorteil für die geschädigten Investoren: Sie können gemeinsam, schnell und kostengünstig einen angemessenen Ausgleich erhalten.



AUSWIRKUNGEN DES DIESEL-SKANDALS

VW-Image beschädigt: E-Autos sollen es richten

Wie war die Reaktion von VW ?

Ein lapidarer Brief, in dem stand, dass aus Konzernsicht keine kapitalmarktrechtlichen Bestimmungen verletzt wurden.

Warum sollte sich VW auf einen Vergleich einlassen, wenn das Unternehmen rechtlich nicht belangt werden kann?

Also, das darf doch stark bezweifelt werden. Nach den hohen Kursverlusten geht es nicht darum, ob der Vorstand irgendwelche E-Mails kannte oder nicht. Es geht vielmehr darum, dass der Vorstand die Manipulationen „kannte oder kennen musste“. Angesichts des Ausmaßes der Affäre hätte die Chefetage organisatorische Vorsorge treffen müssen, von diesen Manipulationen zu erfahren. Das wurde offenbar unterlassen und dafür haftet der Emittent. Prozessfinanzierer und deren Anwälte weltweit rechnen sich beste Chancen aus.

DIE JURISTISCHEN BAUSTELLEN VON VW

Aktionäre fordern Entschädigung

Die VW-Aktie stürzte nach dem Ausbruch der Abgas-Affäre ab, viele Anleger wollen sich ihre Verluste vom Unternehmen erstatten lassen. Ihr Argument: VW hätte deutlich früher über die Probleme informieren müssen, weil Kursabschläge drohten. Mittlerweile haben auch Großanleger entsprechende Klagen lanciert, darunter der größte US-Pensionsfonds Calpers und die Sparkassen-Fondstochter Deka. Der Vermögensverwalter AGI – eine Allianz-Tochter – erwägt die Teilnahme an einer Sammelklage. VW bekräftigte seine Auffassung, alle Pflichten befolgt zu haben.

Klagen einzelner VW-Besitzer

Weltweit wollen VW-Fahrer Schadenersatz einklagen. Das Landgericht Bochum urteilte in einem ersten deutschen Verfahren zwar, dass die Software-Manipulationen keine Pflicht zur Rücknahme der verkauften Autos nach sich ziehen. Manche Anwälte glauben jedoch, dies müsse noch keine Richtungsentscheidung sein. Enttäuschte VW-Kunden machen einen Wertverlust der Fahrzeuge geltend - etwa falls sich Leistungs- oder Verbrauchsdaten durch die notwendigen Umrüstungen verschlechtern. Volkswagen betonte allerdings mehrfach, alle betroffenen Autos seien „technisch sicher und fahrbereit“.

Sammelklagen

Viele Kanzleien buhlen darum, VW-Aktionäre und -Kunden vor Gericht vertreten zu dürfen. In den USA sind Sammelklagen ganz normal, in Deutschland können zumindest Aktionäre ein sogenanntes Musterverfahren beantragen. Dabei wird eine Klage verhandelt, an deren Ausgang sich dann andere Klagen orientieren. VW-Chef Matthias Müller hält das auch für ein

Geschäftsmodell von Juristen: „Wir sehen dem ganz gelassen entgegen.“ Viele Autofahrer in Europa versuchen, ihre Verfahren über eine niederländische Stiftung bündeln zu lassen. Der US-Staranwalt Michael Hausfeld kündigte an, im Namen von Kunden und Unternehmen in Deutschland gegen den Konzern vorgehen zu wollen.

Klagen der US-Behörden

Zum Jahresbeginn hat das US-Justizministerium eine Klage gegen VW vorgelegt. Dabei geht es um die Manipulationen an Dieselaautos, dem Konzern werden aber auch Tricksereien und Täuschung in der Aufarbeitung der Affäre vorgeworfen. Theoretisch drohen laut der Klageschrift 45 Milliarden Dollar Strafe plus eine möglicherweise milliardenschwere Zahlung im Ermessen des Gerichts. VW will sich mit Verweis auf die laufenden Verfahren nicht dazu äußern. Berichten zufolge weitete das Ministerium seine Ermittlungen nun auf den Verdacht auf Bankbetrug und mögliche Steuergesetzes-Verstöße aus. Volkswagens US-Chef Michael Horn trat überraschend zurück.

Betrugsanzeigen

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig ermittelt nach den Manipulationen von Stickoxidwerten gegen inzwischen 17 Beschuldigte wegen Verdachts auf Betrug und unlauteren Wettbewerb. Darunter ist nach wie vor kein Vorstandsmitglied. Gegen mindestens fünf Personen wird seit dem Herbst wegen möglicher CO₂-Falschangaben ermittelt. Der Vorwurf lautet hier vor allem auf Steuerhinterziehung, weil sich die deutsche Kfz-Steuer stark am CO₂-Ausstoß orientiert. Die Staatsanwaltschaft rechnet damit, dass es noch länger dauert, bis Ergebnisse vorliegen. VW will sich zu den Vorwürfen nicht äußern.

In Deutschland setzen die Anwälte vor allem auf das sogenannte Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz, kurz Kapmug. Es erlaubt, kostengünstig die Klagen mehrerer Kläger zu vereinigen...

... ob es tatsächlich so kostengünstig für die Beteiligten ist, wird sich zeigen. Erstens verjähren die Ansprüche mit Frist von einem Jahr. Bis zum 18. September - dem Jahrestag der Information der Environmental Protection Agency (EPA) - muss die Klage eingereicht werden. Bislang ist aber das Kapmug-Verfahren nicht eröffnet sondern nur beantragt. Zweitens können sich solche Verfahren in die Länge ziehen, acht oder zehn Jahre sind da keine Seltenheit. Wir verfolgen einen völlig anderen Ansatz.

Inwiefern?

Wir möchten eine gütliche, schnelle Einigung. Deshalb kommen so viele langfristig orientierte Investoren zu uns, die zwar rechtlich dazu verpflichtet sind, ihre Ansprüche anzumelden, aber die wirtschaftliche Perspektive für das Unternehmens erhalten möchten.



VW, DAIMLER, FORD
Diese Autobauer investieren am meisten

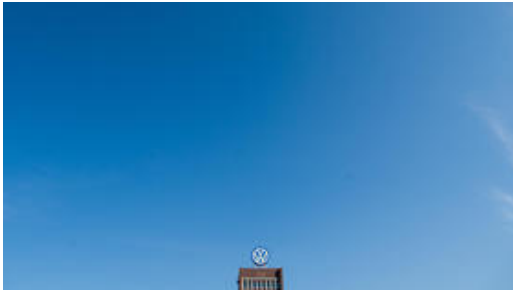
Geht es nicht auch den anderen Investoren, die in Deutschland, genau darum?

Wahrscheinlich nicht in allen Fällen. Ein Teil der milliardenschweren Klagen in Deutschland wird von Prozessfinanzierern begleitet. Sie übernehmen das Risiko, erhalten dafür aber 25 bis 35 Prozent des Ergebnisses. Da liegt es im ökonomischen Interesse, das Letzte aus VW rauszuholen.

Daran sind Sie nicht interessiert?

Die Stiftung setzt auf eine gütliche Einigung, die im Interesse aller liegt. Auch im Sinne der geschädigten Aktionäre: Als Investoren sind sie an der langfristigen Handlungsfähigkeit des Konzerns interessiert. Wenn VW jahre- oder gar jahrzehntelang zweistellige Milliardenbeträge in der Bilanz für Rechtsrisiken zurücklegen muss,

dürfte das die Zukunftsplanung von VW ernsthaft blockieren. Abertausende Individualklagen weltweit könnten sich ohne Einigungsofferte zu einem Flächenbrand für das Unternehmen auswirken.



VW-VORSTÄNDE WOLLEN ENTLASTUNG Wagenburg Wolfsburg

PREMIUM Der VW-Aufsichtsrat will der Hauptversammlung empfehlen, die Vorstände und sich selbst zu entlasten. Ein absurder Vorschlag, der zeigt: Die Führung des Konzerns lebt in einer ganz eigenen Welt. Ein Kommentar. [mehr...](#)

Wann endet die Frist, die Sie VW gesetzt haben?

Die Türen meiner Mandantschaft stehen offen. Je länger VW zuwartet, desto mehr Investoren werden klagen und desto schwieriger werden Vergleichsgespräche zu führen sein. Eine Frist gibt es daher nicht, wozu auch, jeder weiß, dass eine Lösung längst überfällig ist.

Wenn VW auf Ihre Vergleichsvorschläge nicht reagiert, werden auch Sie dann alle juristischen Register ziehen?

Dann müssen wir natürlich reagieren. Bisher haben wir uns mit Klagen und auch in der Öffentlichkeit nobel zurückgehalten. Aber VW stellt sich tot. Wenn das so bleibt, sind wir gezwungen, unsere Strategie zu ändern.

Herr Breiteneder, vielen Dank für das Interview.