
Kommentar: Es kam, wie es kommen musste

Von Rainer Strang, cen

Betragen: 6. Diese Note hatte der Bundesgerichtshof (BGH) dem Volkswagen-Konzern im Zusammenhang mit dem Diesel-Gate ins Zeugnis geschrieben. Bildlich gesprochen. Die Manipulationen, die der Automobilhersteller an seinem Dieselmotor vom Typ EA 189 vorgenommen und über Jahre verschwiegen hatte, bezeichneten die obersten deutschen Richter „objektiv als sittenwidrig“, „besonders verwerflich“ und „arglistige Täuschung“. Größer, eindeutiger und beschämender hätte der Tadel kaum ausfallen können.

Deshalb sprachen sie einem Betroffenen letztinstanzlich auch die Erstattung des Kaufpreises gegen Übergabe des Fahrzeugs an VW vor – allerdings unter Anrechnung der Nutzungsvorteile auf Grundlage der gefahrenen Kilometer. Auch das Software-Update im Rahmen der großen KBA-Rückrufaktion ändert nach Ansicht der Richter nichts daran, dass VW zu Schadensersatz verpflichtet ist. So weit, so gut.

Dass Besitzer eines VW oder anderer Autos aus dem Volkswagen-Markenverbund, unter deren Haube der Skandaldiesel steckt, Wiedergutmachung fordern und aus dem ungeheuren Vorgang das für sie Beste erzielen wollen, ist verständlich und legitim. Legitim ist aber auch, dass die Karlsruher Richter diese Möglichkeiten einschränken. So urteilten sie jetzt:

Gegen die Summe des Schadenersatzes wird ein Nutzungsentgelt verrechnet. Seine Höhe hängt von der Laufleistung des Motors ab. Für Vielfahrer könnte dies bedeuten, dass der ihnen zustehende Schadenersatz plusminusnull ausgeht. Im verhandelten Fall war ein Kläger mit seinem Schummel-VW mehr als 260.000 Kilometer gefahren.

Der Schadensersatz wird nicht verzinst. Die Zahlung eines „deliktischen Zinses“ hätte vorausgesetzt, dass die Autos nicht hätten genutzt werden können. Das war nicht der Fall.

Klägern, die ihren VW oder ein anderes Auto aus dem Konzernverbund mit dem „frisierten“ Dieselmotor nach dem 22. September 2015 erworben haben, steht kein Schadensersatz zu. Ab diesem Zeitpunkt war der Skandal bekannt – nicht nur aufgrund entsprechender Veröffentlichungen von VW, sondern auch aufgrund der umfangreichen Berichterstattung der Medien über den Vorgang.

Damit hat der Bundesgerichtshof den rechtlichen Rahmen für weitere Verfahren im leidigen Diesel-Skandal klar abgesteckt. Die Einschränkungen der Schadensersatzansprüche mögen Betroffene ärgern. Sie waren aber absehbar und sind nach Meinung vieler Juristen durchaus gerecht. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die aktuellen BGH-Ergänzungsurteile VW sehr viel Geld sparen.

Dass Kanzleien, die im Diesel-Skandal seit vielen Jahren die Interessen ihrer Klienten vertreten, davon sprechen, dass der BGH VW mit seinen jüngsten Urteilen begünstigt und seine verbraucherfreundliche Linie komplett verlassen habe, VW den Betrug deshalb weiter optimieren könne und Klagen weiterhin möglich seien, ist zwar im Sinne des Geschäftsinteresses verständlich, aber dennoch überzogen.

Eine Gesetzeslücke deckte der Diesel-Skandal übrigens auf: Ausdrücklich wies der Bundesgerichtshof darauf hin, dass mit der bewussten und gewollten Manipulation der Motorsteuerungs-Software eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden einherging. Die Ahndung solcher Folgen für die Gesellschaft sieht der Gesetzgeber – noch

– nicht vor.

Das Diesel-Gate hat Volkswagen Milliarden gekostet. Kunden wurden und werden weltweit entschädigt. Weitere Prozesse sind wahrscheinlich. Welche Konsequenzen sich aus noch anstehenden Urteilen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) ergeben könnten, ist kaum vorauszusehen. Gegen VW-Chef Herbert Diess und Aufsichtsrats-Chef Hans-Dieter Pötsch wurden die Verfahren gegen Zahlung von jeweils 4,5 Millionen Euro eingestellt. Der ehemalige VW-Boss Martin Winterkorn könnte sich schon bald vor Gericht wiederfinden – es sei denn, die Verjährung würde ihn davor bewahren. Im Herbst beginnt das Verfahren gegen den ehemaligen Audi-Vorstandsvorsitzenden Rupert Stadler, der lange Zeit wegen Verdunkelungsgefahr in U-Haft saß.

All das wirft kein gutes Licht auf den größten und einen der erfolgreichsten Automobilhersteller der Welt. Zu hoffen bleibt, dass VW inzwischen alles unternommen hat, um ähnliche Skandale in Zukunft zu vermeiden. Wem das noch nicht genug sein sollte, hätte die Möglichkeit, seinem Ärger und seiner Enttäuschung nachzukommen, indem er beim nächsten Autokauf die Marke wechselt. Ob er damit am Ende gut beraten wäre, muss jeder für sich selbst entscheiden. (ampnet/rs)

Bilder zum Artikel



Rainer Strang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rainer Strang