

Musterprozess gegen VW und Porsche: Umstrittene Verluste

1. Kompetenzen

Die Schülerinnen und Schüler sollen ...

1. die Eckpunkte des sogenannten „Dieselskandals“ sowie den Gegenstand des beschriebenen Musterprozesses herausarbeiten.
2. die Rechtsform der Aktiengesellschaft (AG) charakterisieren.
3. sich auf der Grundlage des Beispiels mit den generellen Rechten von Aktionären sowie Pflichten von AG-Vorständen auseinandersetzen.

2. Aufgaben

1. *Erläutern Sie, was generell unter dem sogenannten „Dieselskandal“ verstanden wird. Ermitteln Sie die Stellung des VW-Konzerns sowie seines Mutterunternehmens Porsche in diesem.*
2. *Erklären Sie den Begriff des „Musterprozesses“. Legen Sie dar, inwieweit sich ein solcher von einem herkömmlichen Gerichtsverfahren unterscheidet.*
3. *Beschreiben Sie die Eckpunkte des vorliegenden Musterprozesses. Ermitteln Sie u. a. Klagegegenstand, Kläger und Beklagte. Überprüfen Sie in diesem Zusammenhang auch, inwieweit es um die Aufarbeitung des „Dieselskandals“ bzw. von Teilaspekten geht.*
4. *Erörtern Sie denkbare Folgen für die Beklagten, sollte das Gericht der Anklage folgen.*
5. *Charakterisieren Sie die Rechtsform der Aktiengesellschaft.*
6. *Setzen Sie sich mit den generellen Rechten von Aktionären sowie Pflichten von AG-Vorständen auseinander. Nehmen Sie hierbei direkten Bezug auf das vorliegende Beispiel.*

Musterprozess gegen VW und Porsche: Umstrittene Verluste

Am Montag beginnt der Musterprozess gegen VW und Porsche. Die Kläger werfen den Unternehmen vor, nicht rechtzeitig über den Dieselskandal informiert zu haben, und fordern Schadensersatz.

Großinvestoren und Kleinanleger schauen an diesem Montag nach Braunschweig. Dort beginnt vor dem Oberlandesgericht (OLG) das Musterverfahren der VW- und Porsche-Aktionäre. Das Richterteam aus Christian Jäde, Nicolai Stephan und Friedrich Hoffmann muss am Ende entscheiden, ob in diesem Verfahren nach dem Kapitalanleger-

5 Musterverfahrensgesetz (KapMuG) Volkswagen (VW) und der Mutterkonzern Porsche die Öffentlichkeit zu spät über manipulierte Abgaswerte bei Dieselmotoren informiert haben. Und wenn ja, in welcher Höhe den Anlegern Schadensersatz zusteht.

Große Staatsfonds, Pensionsfonds, Publikumsfonds und Tausende Kleinanleger haben ihr

10 Geld in Aktien von VW und Porsche gesteckt in dem Glauben, die namhaften Autobauer würden ihr Geld erfolgreich mehren. Doch vor knapp drei Jahren kam der gewaltige Schock. Am Freitag, dem 18. September 2015, veröffentlichte die US-Umweltbehörde EPA eine sogenannte „Notice of Violation“. Der Inhalt: Volkswagen hatte jahrelang US-Umweltvorschriften verletzt, weil die Dieselmotoren des Unternehmens mit einer

15 verbotenen Software ausgestattet waren. Die Kapitalmärkte reagierten entsetzt. VW- und Porsche-Aktien rauschten in die Tiefe. Am Dienstag, dem 22. September, verschickte VW dann eine sogenannte Ad-hoc-Mitteilung. Weltweit elf Millionen Pkws mit dem Motor EA189 seien „auffällig“, und der Konzern beabsichtige, rund 6,5 Milliarden Euro zurückzustellen. In den Tagen vom 17. bis zum 22. September büßten die VW-

20 Vorzugsaktien 61,80 Euro, die VW-Stammaktien 56,20 Euro und die Porsche-Aktien 21,03 Euro ein.

Die mehr als 2 000 Kläger wollen nach Angaben von Rechtsanwälten über das Musterverfahren nun Verluste von rund neun Milliarden Euro gegenüber VW und Porsche

25 geltend machen. Sie alle haben ihre Anteilsscheine vor dem 17. September 2015 gekauft und dabei ihrer Meinung nach einen zu hohen Preis gezahlt. Die Volkswagen-Führung habe doch seit langer Zeit wissen müssen, dass ihre Dieselmotoren nicht den Vorschriften entsprachen - und welches Risiko dies bedeutete. Hätte man dies eher publik gemacht, wären auch die Aktienkurse schon früher gefallen, und die Kläger hätten die Papiere

30 billiger erwerben können.

Die Kläger werden angeführt von Deka Investments, dem Fondshaus der Sparkassen, das als Musterkläger bestimmt wurde und von einem Anwaltsteam rund um Andreas Tilp vertreten wird. Die anderen Kläger sind sogenannte Beigeladene und dürfen im Laufe des

35 Prozesses über ihre Anwälte ebenfalls Anträge stellen. Was am Ende in dem Musterverfahren rauskommt, ist für alle Kläger bindend. Tilp ist ein Profi für Kapitalanlegermusterverfahren. Er vertrat schon die entsprechenden Musterklagen gegen die Telekom und die Hypo Real Estate. Für ihn ist der VW-Porsche-Fall relativ simpel. Er argumentiert: Im Jahr 2008 muss im VW-Konzern die Erkenntnis gereift sein, man schaffe es nicht, einen Dieselmotor zu entwickeln, der die US-Abgasvorschriften einhält. „Das

40

hätte Volkswagen spätestens im Juni 2008 mitteilen müssen“, meint Tilp. Erst diese Erkenntnis des Scheiterns sei offenbar der Auslöser dafür gewesen, zu betrügen und in den betroffenen EA 189-Motor eine verbotene Abschaltvorrichtung einzubauen, um sich so am 6. Juni 2008 die Zulassung durch die US-Behörden zu erschleichen. Mit diesem Tag begann der Betrug. Das hat VW in dem Vergleich mit US-Behörden („Statement of Facts“) bereits schriftlich zugegeben. Seit das amerikanische ICCT-Institut im März 2014 in einer Studie die in Wahrheit viel höheren Abgaswerte der VW-Motoren enttarnte, begann die Vertuschung.

Das sieht der Volkswagen-Konzern naturgemäß anders. Er legt aber erst einmal Wert auf folgende Feststellung: „In diesem Verfahren geht es ausschließlich darum, ob Volkswagen seine Veröffentlichungspflichten gegenüber Aktionären und dem Kapitalmarkt erfüllt hat. Wir sind davon überzeugt, dass dies der Fall ist“, so die Einschätzung von Markus Pfüller, der Volkswagen als Rechtsanwalt vor Gericht vertritt. Implizit deutet der Rechtsanwalt damit an, dass es bei diesem Prozess nicht darum gehe, die gesamte Dieseldiagnostik aufzuarbeiten und die Verantwortlichen wegen Fehlverhaltens in dieser Angelegenheit zur Rechenschaft zu ziehen. Die entscheidende Frage sei einzig und allein, ob der Vorstand auf der Basis seines damaligen Kenntnisstandes die richtigen Konsequenzen gezogen habe. Davon sind die Juristen von Volkswagen überzeugt. Folglich halten sie die anhängigen Anlegerklagen für unbegründet.

Bei der Klärung der Frage, ob Volkswagen seine Publizitätspflicht verletzt hat, dürfte auch der Umgang der US-Behörden mit Verstößen gegen den Clean Air Act eine Rolle spielen. Vor der Sanktionierung Volkswagens durch die US-Behörden betrug die bis dahin höchste Strafzahlung bei Verstößen in dem Bereich rund 100 Millionen Dollar. Bußgelder in dieser Höhe hätten nach Auffassung der Juristen keine Ad-hoc-Pflicht ausgelöst, da sie bei einem Unternehmen von mehr als 200 Milliarden Euro Umsatz keine kursbeeinflussende Wirkung entfaltet hätte. Mit der Veröffentlichung der Notice of Violation am 18. September leiteten die US-Behörden allerdings einen Paradigmenwechsel ein, der mit deutlich höheren Strafen einherging und der von Volkswagen nicht vorhergesehen werden konnte, argumentieren die Juristen. Am 22. September 2015, als die finanziellen Konsequenzen deutlich wurden, verschickte Volkswagen dann ja auch eine Ad-hoc-Mitteilung.

Jetzt ist es Sache des Oberlandesgerichts Braunschweig, mehr Licht in den umstrittenen Sachverhalt zu bringen. Die Sitzungstermine stehen bereits bis Ende des Jahres fest, alle Beteiligten stellen sich auf ein langes Verfahren ein. Selbst wenn im Laufe des Prozesses klar werden sollte, dass Volkswagen die Öffentlichkeit zu spät oder falsch informiert hat, müssen die Kläger anschließend noch nachweisen, dass dies vorsätzlich geschehen ist. Entscheidend wird dafür sein, wer im Volkswagen-Konzern wann was genau über die Abgasmanipulation wusste. [...]

Quelle: Motte, L. de la/Drost, F. M., Handelsblatt, Nr. 174, 10.09.2018, 34