

Fragen und Antworten für geschädigte VW-Anleger

Im Folgenden möchten wir Ihnen, auf Basis des aktuellen Informationsstands, einige Fragen beantworten. Dabei ist es egal, ob Sie ein im Inland oder im Ausland ansässiger Anleger sind. Mögliche Ansprüche bestehen unabhängig davon, wo Sie die Aktien gekauft haben und wo Sie Ihren Wohnsitz haben.

1. Warum hat sich Volkswagen möglicherweise schadenersatzpflichtig gemacht?

2. Welche Wertpapierinhaber können Schadenersatz verlangen?

3. Wo können Aktionäre/Inhaber anderer Wertpapiere klagen?

4. Gibt es noch andere rechtliche Möglichkeiten für betroffene Anleger?

5. In welchem Zeitraum muss ich das betreffende Wertpapier erworben haben?

6. Muss ich das Wertpapier heute noch im Depot halten?

7. Wie schnell müssen Anleger handeln?

8. Übernimmt die Rechtsschutzversicherung die Kosten?

9. Wie hoch ist der Schadenersatz je Wertpapier?

10. Was kann/muss ich als VW-Anleger jetzt tun?

1. Warum hat sich Volkswagen möglicherweise schadenersatzpflichtig gemacht?

In Deutschland börsennotierte Unternehmen sind nach dem Wertpapierhandelsgesetz verpflichtet, sog. kursrelevante Informationen, also solche Informationen, die den Aktienkurs des Unternehmens erheblich beeinflussen können, unverzüglich zu veröffentlichen. Dieser Informationspflicht ist Volkswagen ggf. nicht rechtzeitig nachgekommen und könnte sich damit schadenersatzpflichtig im Sinne des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) gemacht haben. Neben Ansprüchen aus WpHG kommen weitere Anspruchsgrundlagen, so zum Beispiel aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung in Betracht.

2. Welche Wertpapierinhaber können Schadenersatz verlangen?

Aus Sicht der DSW sind Schadenersatzansprüche nicht allein auf die Inhaber von Volkswagen Stamm- bzw. Vorzugsaktien beschränkt, sondern können von Inhabern aller von der Volkswagen AG ausgegebenen Finanzinstrumente, so zum Beispiel Derivate wie Optionsscheine, Zertifikate, aber auch Schuldtiteln, wie Unternehmens- oder Hybridanleihen, geltend gemacht werden. Insbesondere hier ist eine Prüfung der betreffenden Anspruchsgrundlagen im Einzelfall geboten. Ob auch Porsche-Aktionäre Ansprüche geltend machen können, wird von uns ebenfalls geprüft. Auch hier könnten ggf. Meldepflichten verletzt worden sein.

3. Wo können Aktionäre/Inhaber anderer Wertpapiere klagen?

Zunächst besteht die Möglichkeit, Schadenersatzansprüche **nach deutschem Recht vor einem deutschen Gericht** geltend zu machen. Hierfür existiert in Deutschland das sog. Kapitalanleger-Musterverfahren. Für die Einleitung eines solchen Musterverfahrens genügen bereits zehn Antragsteller. In diesem Verfahren wird aus der Vielzahl gleichgerichteter Klagen vom Gericht eine Klage herausgegriffen, die beispielhaft vom Oberlandesgericht (OLG) verhandelt wird. In dem Musterverfahren werden sämtliche Rechtsfragen geklärt, die von grundsätzlicher Bedeutung für die Schadensersatzansprüche der Anleger sind.

Das Musterverfahren erleichtert geschädigten Anlegern die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen, da gleichgeartete Tatsachen- und Rechtsfragen einheitlich durch das Gericht mit Bindungswirkung für alle Kläger entschieden werden. Die Kosten für den einzelnen Antragsteller reduzieren sich hierdurch deutlich.

Wichtig: Für diejenigen Anleger, die sich nicht direkt an einer Klage beteiligen wollen, besteht innerhalb einer Frist von sechs Monaten ab Bekanntmachung der Auswahl der

Musterkläger durch das OLG die Möglichkeit, sich dem Musterverfahren **per Antrag** gegenüber dem OLG anzuschließen.

Die DSW prüft derzeit, ob diese erst in 2014 in das Gesetz eingefügte Option, per Antrag an dem Verfahren teilzunehmen, für die Mehrzahl der betroffenen Anleger überhaupt der richtige Weg sein kann. Dies hätte zunächst den Vorteil, dass die Kosten deutlich reduziert werden. Zugleich muss aber auch sichergestellt sein, dass ein solcher Antrag in seiner Wirkung einer klassischen Klage auch tatsächlich gleichgestellt ist.

4. Gibt es noch andere rechtliche Möglichkeiten für betroffene Anleger?

Weiterhin besteht die Möglichkeit, in den Niederlanden ein auf einen Vergleich mit Volkswagen ausgerichtetes Gerichtsverfahren einzuleiten bzw. sich an einem solchen zu beteiligen. Die DSW prüft derzeit die hierfür notwendigen Voraussetzungen, insbesondere für deutsche Anleger. Eine Eilbedürftigkeit besteht auch hier nicht, die Verjährungsfrist beträgt in den Niederlanden fünf Jahre.

5. In welchem Zeitraum muss ich das betreffende Wertpapier erworben haben?

Das ist die entscheidende Frage, die bislang noch nicht abschließend beantwortet werden kann. Denn immer noch ist unklar, zu welchem Zeitpunkt Volkswagen verpflichtet gewesen wäre, Informationen über den Einsatz manipulierter Software bei Dieselmotoren zu veröffentlichen.

Eine solche Verpflichtung besteht nach Wertpapierhandelsgesetz dann, wenn eine konkrete Information über nicht öffentlich bekannte Umstände vorliegt, die geeignet ist, im Fall des öffentlichen Bekanntwerdens den Börsenpreis des Unternehmens erheblich zu beeinflussen. Diese Pflicht zur Veröffentlichung im Wege der Ad-hoc-Mitteilung könnte grundsätzlich mit der Pflichtverletzung, also der Anordnung des Einbaus und der Aktivierung der unzulässigen Software entstanden sein. Damit könnte grds. ein Zeitraum von Mitte 2008 bis September 2015 in Betracht kommen. Allerdings ist weitere Voraussetzung für das Bestehen eines Schadenersatzanspruches, wann der Gesellschaft ggf. Pflichtverletzungen einzelner Vorstände bzw. Mitarbeiter zugerechnet werden können. Hierzu fehlen bislang gesicherte Erkenntnisse. Derzeit prüft die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) noch, zu welchem Zeitpunkt Volkswagen spätestens eine Ad-hoc-Mitteilung hätte veröffentlichen müssen.

Nachstehend finden Sie einige wesentliche Eckdaten, die für den Verjährungsbeginn nach derzeitigem Kenntnisstand relevant sein könnten.

August 2008: In 2008 veröffentlichte Volkswagen seine „Strategie 2018“, mit dem sich der Konzern als „ökonomisch und ökologisch weltweit führendes Automobilunternehmen“ positionieren will. Im August 2008 kündigt Volkswagen die Einführung des VW Jetta 2.0 TDI auf dem US-amerikanischen Markt an. Dessen Motor ist vom Typ EA 189. Seit 2007 setzt Volkswagen in Motoren dieses Typs eine von Bosch entwickelte Software ein, mit der die Fahrzeuge in einen „Testmodus“ versetzt werden können. Bosch warnte Volkswagen offenbar bereits 2007 schriftlich vor dem Einsatz seiner Software in Serienmodellen. Dieses Schreiben lag der Internen Revision von Volkswagen anscheinend seit September 2015 vor.

2011: Ende 2011 informiert ein Volkswagen-Techniker offenbar ein Mitglied der Leitung der Aggregateentwicklung der Marke Volkswagen über den Einsatz der manipulierten Software. Ob diese Information auch an den Konzernvorstand gelangte, ist unklar.

Mai 2014: Anfang 2014 testet die West Virginia University die Abgaswerte verschiedener Hersteller. Die Ergebnisse dieser am 15. Mai 2014 veröffentlichten Studie zeigen für zwei Fahrzeuge von Volkswagen Emissionswerte, die die Grenzwerte im Extremfall bis um das 40fache überschreiten – zumindest bei Messungen unter realen Bedingungen. Im Testlabor waren die Werte derselben Fahrzeuge weiterhin unauffällig. Die Wissenschaftler informieren die US-amerikanische Umweltbehörde EPA sowie das California Air Resources Board (CARB) und offensichtlich auch Volkswagen. CARB und EPA leiten Ermittlungen gegen den VW-Konzern ein und führen eigene Messungen durch, die die Ergebnisse der Universität bestätigen. Volkswagen wird von den US-Behörden Mitte 2014 informiert.

Juli 2015: EPA und CARB kündigen gegenüber Volkswagen an, dass Dieselfahrzeuge ab 2016 in den USA nicht mehr zugelassen würden, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten würden. Erstmals geben VW-Ingenieure anscheinend gegenüber den US-amerikanischen Behörden zu, die Emissionswerte mittels einer Software manipuliert zu haben.

3. September 2015: An diesem Tag hat Volkswagen offenbar gegenüber den amerikanischen Umweltbehörden die Manipulation eingestanden.

18. September 2015: CARB und EPA informieren die Öffentlichkeit in den USA darüber, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Manipulationen festgestellt worden sind und damit gegen amerikanische Umweltgesetze verstoßen worden ist.

20. September 2015: Der Vorstandsvorsitzende von Volkswagen, Martin Winterkorn, tritt vor die Presse und erklärt, er nehme „die festgestellten Verstöße sehr ernst“.

22. September 2015: Volkswagen erklärt per Ad-hoc-Mitteilung, dass „die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden ist. Bei der Mehrheit dieser Motoren hat die Software keinerlei Auswirkungen. Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt.“

6. Muss ich das Wertpapier heute noch im Depot halten?

Das kommt zunächst darauf an, welcher Schaden geltend gemacht werden soll:

Erwerbsschaden

Zum einen können Anleger einen Anspruch auf faktische Rückabwicklung des Wertpapierkaufs geltend machen. Sie können also die Erstattung des gezahlten Kaufpreises gegen Rückübertragung der erworbenen Aktien verlangen. Für die Geltendmachung dieses Anspruchs ist allerdings unter anderem Voraussetzung, dass das Unterlassen der Veröffentlichung ursächlich für den erlittenen Schaden gewesen ist. Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass die Wertpapiere wegen einer unterlassenen Ad-hoc-Mitteilung erworben wurden, trägt der Anleger.

Für die Geltendmachung dieses Anspruchs ist es unerheblich, ob die Wertpapiere zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Manipulation durch Volkswagen oder heute noch im Depot gehalten wurden. Sollten die Aktien zwischenzeitlich veräußert worden sein, muss der Veräußerungspreis angerechnet werden.

Kursdifferenzschaden

Sollte der sog. Kausalitätsnachweis nicht gelingen, der vorgenannte Anspruch also nicht geltend gemacht werden können, steht Anlegern nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zumindest der sog. Kursdifferenzschaden zu. Anleger, die den Kursdifferenzschaden geltend machen möchten – also die Differenz zwischen dem Erwerbspreis und dem hypothetischen Kurs, welchen die Aktie im Zeitpunkt des Erwerbs bei rechtzeitiger Veröffentlichung der Abgasmanipulation besessen hätte, müssen lediglich darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass, wäre die Ad-hoc-Mitteilung rechtzeitig erfolgt, der Kurs zum Zeitpunkt des Kaufs niedriger gewesen wäre als er tatsächlich war.

Voraussetzung für die Geltendmachung dieses Anspruchs ist, dass die Wertpapiere zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Abgasmanipulation noch im Depot gehalten wurden.

Nach Auffassung des Bundesgerichtshofes können Anleger grds. zwischen beiden Formen des Schadenersatzes wählen.

7. Wie schnell müssen Anleger handeln?

Wann eine Schadensersatzforderung oder ein Anspruch verjähren, hängt davon ab, welcher Rechtsweg gewählt wird und auf welche rechtliche Basis ein Schadensersatzanspruch gestützt wird. Außerdem spielt der Zeitpunkt des Erwerbs der Wertpapiere eine wesentliche Rolle. Da derzeit noch nicht einmal sicher ist, seit wann Volkswagen bzw. die verantwortlichen Organe die betreffenden Informationen erhalten haben, lässt sich diese Frage derzeit nicht allgemeingültig und seriös für alle Ansprüche beantworten. Hinzu kommen eine im Juli 2015 geänderte Rechtslage mit Blick auf Verjährungsfristen sowie ggf. Spezialvorschriften.

So besteht für den **Zeitraum 30.10.2004 bis 9.7.2015** eine Verjährungsfrist von einem Jahr ab Kenntnis des Anlegers von der Unterlassung, spätestens verjähren diese Ansprüche innerhalb von drei Jahren ab Unterlassung. Es gibt allerdings auch eine Übergangsregelung zum Vorteil der Anleger.

Seit dem 10.7.2015 gelten die allgemeinen zivilrechtlichen Verjährungsregelungen, die drei Jahre ab Kenntnis des Anlegers betragen aber erst mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist, beginnen. Ansprüche, die ab dem 10.7.2015 entstanden sind, würden mithin zum 31.12.2018 verjähren.

Verschiedene Anwälte gehen daneben von deutlich früher endenden Fristen aus. Letztlich ist daher eine Einzelfallprüfung notwendig, um individuell die für den betreffenden Anleger einschlägigen Verjährungsvorschriften zu ermitteln.

Anders sieht dies für diejenigen Anleger aus, die nicht direkt selbst klagen möchten, sondern sich lediglich indirekt an einem Kapitalanlage-Musterfahrens beteiligen möchten. Hier besteht innerhalb einer Frist von sechs Monaten ab Bekanntmachung der Auswahl der Musterkläger durch das OLG für alle anderen Anleger die Möglichkeit, sich dem Musterverfahren per Klage per Anmeldung anzuschließen, vgl. hierzu auch die Erläuterungen zu Frage 3.

Angesichts des derzeit noch weitgehend ungeklärten Sachverhalts rät die DSW allen Aktionären von Volkswagen, derzeit Ruhe zu bewahren.

8. Übernimmt die Rechtsschutzversicherung die Kosten?

Ist eine Rechtsschutzversicherung vorhanden, sollten betroffene Anleger eine Kostenübernahme überprüfen lassen. Allerdings haben sich die Klauseln zum Rechtsschutz

bei Kapitalanlagen in den vergangenen Jahren oft geändert. Eine generelle Aussage, ob die Rechtsschutzversicherung die Kosten übernimmt, kann daher nicht getroffen werden. Tendenziell ist der Rechtsschutz im Bereich Kapitalanlagen bei neueren Verträgen stärker eingeschränkt als bei älteren Verträgen.

9. Wie hoch ist der Schadenersatz je Wertpapier?

Dies ist zunächst davon abhängig, welcher Schaden geltend gemacht wird. Beim Erwerbsschaden ist dies vom Kaufpreis abhängig.

Beim Kursdifferenzschaden ist neben dem Kaufpreis auch noch der hypothetische Kursverlauf bei pflichtgemäßer Ad-hoc-Mitteilung zu ermitteln. Als „Hilfsgröße“ kann hier auf die Kursveränderung unmittelbar nach Bekanntwerden der veröffentlichungspflichtigen Informationen, bereinigt um allgemeine Markteinflüsse, abgestellt werden. Die Kursveränderung betrug beispielsweise für die Volkswagen Vorzugsaktien rd. 62 EUR in dem Zeitraum 17. September 2015 (Tag vor dem öffentlichen Bekanntwerden der Manipulation) bis 22. September 2015 (Ad-hoc Mitteilung von VW).

In nachstehender Übersicht zeigen wir das Zusammenspiel von der Wahrscheinlichkeit der Durchsetzbarkeit der Ansprüche und dem möglichen Schadenersatz exemplarisch am Beispiel der VW-Stamm- und Vorzugsaktien auf.

10. Was kann/muss ich als VW-Anleger jetzt tun?

Als Volkswagen-Anleger ist es aktuell nicht zwingend notwendig, dass Sie eine Klage einleiten oder sonst ihre Ansprüche gegenüber Volkswagen bereits heute geltend machen.

Allerdings gilt es auch, wach zu sein und aufmerksam zu beobachten, welche Neuigkeiten sich rund um den Abgasskandal ergeben.

Dies müssen Sie aber nicht alleine übernehmen. Hierbei sind wir Ihnen behilflich und bereiten sowohl die Informationen als auch die Klagemöglichkeiten für Sie auf.

Damit wir Ihre möglichen Ansprüche einer ersten Prüfung unterziehen können, sollten Sie sich bei unserem Infoservice registrieren (sofern noch nicht geschehen) und das beiliegende Formular ausgefüllt an uns zurücksenden. Wir werden uns dann zeitnah bei Ihnen mit einer ersten Einschätzung melden.

	Wahrscheinlichkeit von Ersatzansprüchen nach derzeitiger DSW-Einschätzung	Schadenshöhe – Erwerb über Xetra			
		VW-Stammaktien		VW-Vorzüge	
		Kursdifferenzschaden*	Erwerbsschaden**	Kursdifferenzschaden*	Erwerbsschaden
vor 2008	eher gering	56,20 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere	61,80 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere
vor 2011	eher gering	56,20 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere	61,80 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere
bis 14.5.2014	eher gering	56,20 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere	61,80 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere
15.5.2014 bis 2.9.2015	hoch	56,20 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere	61,80 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere
ab 3.9.2015	sehr hoch	56,20 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere	61,80 EUR/Aktie	Erwerbspreis abzgl. Veräußerungspreis. Wenn Wertpapier noch gehalten: Rückerstattung Erwerbspreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe der Wertpapiere

* derzeitige Schätzung auf Basis der Kursdifferenz 17.9.15 (Schlusskurs) und 22.9.15 (Schlusskurs)

** Erwerbspreis muss über 111,20 EUR/Stammaktie bzw. 106 EUR/Vorzugsaktie liegen, da ansonsten kein Verlust entstanden ist.