

Sind Sneaker die neuen SUV's?

12.09.2018, 11:06 | Tourismus, Auto & Verkehr

Pressemitteilung von: UTR |Umwelt|Technik|Recht| e.V.



die neuen SUV's

Die wirkliche Bedrohung für die Deutschen ist nicht der Dieselmotor sondern die eigene Regierung.

Die Kumpanei zwischen der Politik und der Autobranche hat den Diesel-Betrug überhaupt erst möglich gemacht und gipfelt nun in Fahrverboten, kalter Enteignung der Bürger und in wirtschaftlichem Schaden ungeahnten Ausmaßes.

Die deutschen Behörden müssen darüber wachen, dass die Auto-Hersteller die Rechtsvorschriften tatsächlich einhalten. Offenbar war dies nicht der Fall, sonst hätten wir keinen Abgas-Skandal.

Die Verantwortung für den gesetzeswidrigen Zustand liegt nicht bei den Autofahrern, sondern bei den Autoherstellern, die mit ihren betrügerischen Machenschaften zur Verschleierung des tatsächlichen Schadstoff-Ausstoßes ihrer Autos gesorgt haben.

Dem Kraftfahrtbundesamt lagen bereits seit 2006 Erkenntnisse über viel zu hohe Abgaswerte im realen Fahrbetrieb vor. Unternommen hat die Behörde allerdings nichts. Man kann diese Untätigkeit durchaus als eine massive Amtspflichtverletzung ansehen.

Der Umgang der Bundesregierung mit der Diesel-Affäre ist der Skandal im Skandal.

Es wird viel über die Konzerne und ihre Betrügereien berichtet aber wenig über die geschädigten Autofahrer. So ist das in Deutschland sagt UTR-Vorstand Horst Roosen: „Der Täter hat die Öffentlichkeit, die Opfer, den Schaden.“ Das erinnert an den Bankenskandal. Der lief nach dem gleichen Strickmuster.

Ein Kraftfahrzeug darf in Deutschland nach EU Recht nur dann auf dem Markt angeboten, verkauft und zugelassen werden, wenn es über eine entsprechende Erlaubnis verfügt. Diese Erlaubnis wird dem Hersteller nur erteilt, wenn das

betreffende Fahrzeug sämtliche technischen Anforderungen erfüllt, die in den einschlägigen Normen enthalten sind. Nur wenn der Hersteller eine solche Erlaubnis besitzt darf er Fahrzeuge dieses Typs anbieten.

Besitzer manipulierter Fahrzeuge sollten, ehe sie nun zu Fußgängern werden, diese umgehend ihrem Händler wieder auf den Hof stellen! Kaufverträge können nichtig sein! Der UTR e.V. hilft betroffenen Autofahrern.

Der aus dem Fachbereich Wissenschaft und Technik bekannte Journalist, UTR e.V. Pressesprecher und Autor des Buches „Die Diesel-Lüge“ Holger Douglas ist Autor des folgenden Beitrags.

Dieselklagen und Verjährungsfristen. Klagen rund um den Diesel

Verwaltungsgerichte werden mit Klagen überschwemmt: Städte dürfen Diesel-Fahrverbote verhängen und Anwohner dagegen klagen.

Am 31. Dezember 2018 dürften bei VW die Sektkorken knallen. Zumindest von deutschen Autofahrern haben sie ab diesem Zeitpunkt nichts mehr zu befürchten. Sämtliche Ansprüche von betroffenen Autobesitzern in Deutschland werden ab diesem Datum verjährt sein.

VW zahlt rund 25 Milliarden Euro in irgendwelche amerikanischen Kassen für einen vermeintlichen Schaden. Menschen sind nicht gestorben. Im Gegensatz etwa zu Unfällen aufgrund gravierender Fehlkonstruktionen bei anderen Herstellern. Dabei sind aufgrund von Fehlfunktionen im Auto sogar Menschen gestorben, doch Amerikas Justiz sah das nicht so eng und beließ es bei Geldbußen im Portokassenbereich.

Anders bei VW.

In Deutschland haben VW Autobesitzer deutlich weniger Chancen auf einen Schadensersatz. Volkswagen hat bisher recht erfolgreich auf die Karte gesetzt, dass die Kläger nicht so viel Luft haben, durch die Instanzen zu gehen. Dabei zeigt die Erfahrung von Anwaltskanzleien, dass Volkswagen in höheren Instanzen durchaus zu Vergleichen bereit ist und diese auch abschließt. Zu groß ist die Angst der Juristen bei VW, einen Musterprozess zu verlieren, der dann eine wahre Lawine von Klagen ins Rollen bringen könnte. Das würde, so die Überschlagsrechnung von Experten, selbst einen solch (noch) finanzkräftigen Autohersteller wie Volkswagen, in den wirtschaftlichen Ruin treiben.

Die 25 Milliarden schmerzen Volkswagen zwar, es sind etwa 10 % des Umsatzes, aber das bringt das Unternehmen nicht um. Weniger verschmerzen können es allerdings jene Städte, die bislang prächtig von Gewerbesteuern von Volkswagen gelebt haben und nun praktisch nichts mehr bekommen.

Bisher sollen nur rund 30.000, von insgesamt rund 2,4 Millionen betroffener Besitzer eines VWs klagen.

»Grundsätzlich hat jeder Kunde einen Anspruch, der noch nicht verjährt ist. Dieser Anspruch besteht nach dem sogenannten Deliktsrecht.«, stellt Horst Roosen klar. »Das Deliktsrecht kann im Abgas-Skandal als Allzweckwaffe des Verbrauchers gegen Volkswagen angesehen werden.« Roosen ist Vorstand des »BSZ Bund für soziales und ziviles Rechtsbewusstsein e.V.« und bietet und vermittelt Autobesitzern Rat fachlich kompetenter Juristen an, ohne selbst juristisch tätig zu werden.

Der Anspruch, so Roosen, richtet sich nach dem Paragraphen 826 BGB. Volkswagen habe durch seine Manipulation eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung begangen. Das betreffe auch Kunden anderer Hersteller, wie Skoda, Audi oder Porsche. Denn Volkswagen trete hier als Zulieferer auf.

Allerdings kann die Verjährung noch eintreten, so dass unbedingt eine Hemmung der Verjährungsfristen erreicht werden muss. Bei der Prüfung, ob ein Anspruch verjährt ist, kommt es auf den Einzelfall an.

Gewährleistungsrechte verjähren grundsätzlich innerhalb von zwei Jahren. Roosen weist darauf hin, daß es im Fall des

Abgasskandals eine Ausnahme gebe. Hat der Vertragspartner Kenntnis vom Mangel, läuft die Verjährungsfrist ab Ende des Jahres, in dem der Kunde Kenntnis erlangt hat. Das war beim »VW-Dieselgate« der Fall mit Beginn der Berichterstattung in den Medien, im Jahr 2015. Somit können Betroffene des VW Abgasskandals noch bis zum Jahresende 2018 ihre Ansprüche geltend machen.

Früher Kenntnis vom Mangel gehabt zu haben, kann voraussichtlich nur Volkswagen selbst vorgeworfen werden. Allerdings gibt es Fälle, in denen Volkswagen als Händler aufgetreten ist oder in denen ein Autohaus ein Tochterunternehmen des Volkswagen-Konzerns ist und damit eine sogenannte Wissenszurechnung in Betracht kommt.

Ansprüche aus dem oben erwähnten Deliktsrecht verjähren, sobald der Kunde Kenntnis von der Manipulation erhielt. Ab Ende des Jahres der Kenntniserlangung beträgt die Verjährung drei Jahre. Kunden können Ansprüche schriftlich geltend machen, um der Verjährung entgegen zu wirken.

Betroffene des Abgas-Skandals können den Verjährungseintritt durch Antrag bei einer staatlich anerkannten Gütestelle aufhalten. Sofern für eine Prüfung der Verjährung und/oder für die Ausarbeitung und Einreichung einer Klageschrift zur Hemmung der Verjährung nicht mehr genügend Zeit vorhanden sein sollte, bietet sich die vereinfachte Geltendmachung dieser Ansprüche bei einer staatlich anerkannten Gütestelle an. Der BSZ e.V. hält eine Liste solcher staatlich anerkannten Gütestellen bereit.

Durch ein solches Gütestellenverfahren kann eine schnelle, kostengünstige und nicht öffentlich verhandelte Lösung herbeigeführt werden, wenn die Gegenseite sich auf das Verfahren vor der anerkannten Gütestelle einlässt. Falls nicht, bleibt es bei der Hemmung der Verjährung durch den rechtzeitigen Antragseingang.

Sobald der Antrag rechtzeitig bei der Gütestelle eingegangen ist, tritt die Hemmung der Verjährung für die Verfahrensdauer plus sechs Monate ein, wenn »demnächst« nach Antragseinreichung die Bekanntgabe des Antrags an den Schuldner erfolgt.

Bei dem Verfahren vor der staatlich anerkannten Gütestelle entstehen im Vergleich zum gerichtlichen Verfahren, meist deutlich geringere Kosten. Lehnt die Antragsgegenseite die Durchführung des Verfahrens ab, ist lediglich eine niedrige pauschale Vergütung zu bezahlen. Wird das Verfahren durchgeführt, wird seitens der staatlich anerkannten Gütestelle nach Zeitaufwand gemäß der Verfahrensordnung abgerechnet. Ihre eigenen Kosten trägt jede Seite grundsätzlich selbst, es sei denn, die Beteiligten treffen eine andere Regelung. Ziel des Güteverfahrens ist eine gütliche und für alle Beteiligten akzeptable Lösung. Da das Güteverfahren nicht öffentlich ist, gelangen keine vertraulichen Informationen an die Öffentlichkeit.

Allerdings setzt dieses Verfahren vor der staatlich anerkannten Gütestelle die Bereitschaft der Gegenseite voraus, das Güteverfahren durchzuführen. Die Hemmung der Verjährung tritt jedoch unabhängig davon ein, ob die Antragsgegenseite das Güteverfahren durchzuführen wünscht, und unabhängig davon, ob im Güetermin eine einvernehmliche Lösung zustande kommt.

Erfahrungsgemäß lässt sich in den meisten durchgeführten Güteverfahren eine für alle Seiten akzeptable Lösung finden. Neben der Erörterung der Rechtslage können auch wirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte angesprochen werden.

Es ist allerdings schon vorgekommen, dass die Verjährung nicht wirksam unterbrochen wurde, als Kanzleien durch massenhafte Einreichung von Güteanträgen die Verjährung verhindern wollten. Der Bundesgerichtshof hat in einer Entscheidung in 2015 mittlerweile die Hürden so hoch geschraubt, dass vielfach die Anträge nicht korrekt formuliert sind und demzufolge eine Verjährungsunterbrechung nicht eintritt.

Es wurden damals standardisierte Mustergüteanträge verwandt, welche lediglich die Namen der Betroffenen sowie die Bezeichnung des Anlagefonds enthalten haben. Es wurde also weder die Zeichnungssumme, der ungefähre Beratungszeitraum noch andere individualisierende Tatsachen benannt, was der Bundesgerichtshof nachdrücklich kritisierte. Auch das erstrebte Verfahrensziel sei nicht ausreichend dargelegt worden, so das Gericht.

Eine Rechtsschutzversicherung erleichtert das Verfahren. Sie muß aber bereits abgeschlossen sein, bevor das Auto

gekauft wurde.

Die zweite Klagefront wurde am Montag dieser Woche in Braunschweig mit großem Aufwand eröffnet. Anleger klagen gegen VW, die Informationspflichten gegenüber dem Kapitalmarkt verletzt zu haben. Der Hersteller habe schon früh gewusst, was aufgrund des Dieseldesasters drohe und keine entsprechenden Warnungen veröffentlicht. Die Anleger erlitten nach Bekanntwerden des Abgasskandals heftige Verluste und klagen in einem ersten Musterprozess auf einen Schadensersatz von rund neun Milliarden Euro. VW dagegen sagt, es habe keine konkreten Anhaltspunkte für eine Kursrelevanz der Aktie gegeben. Am ersten Verhandlungstag erlitten die Kläger einen Dämpfer. Richter Christian Jäde eröffnete mit der Vermutung, dass die Ansprüche der Kläger verjährt sein könnten, weil es schwierig werde, eine Verletzung der Informationspflicht vor 2014 festzustellen. Es handele sich beim Dieseldgate um einen zeitlich langen Vorgang.

Die dritte Klagefront können betroffene Dieselfahrer gegen die Städte eröffnen, wenn sie Fahrverbote aussprechen. Dazu ist es erst einmal notwendig, dass die Durchfahrt von Straßen gesperrt wird. Autofahrer, für die nicht Ausnahmeregelungen wie Anwohner, Handwerker, Lieferanten oder Taxifahrer gelten, können gegen das Durchfahrtsverbot klagen. Jeder Betroffene eines Fahrverbots kann jetzt vor dem örtlich zuständigen Verwaltungsgericht gegen das Fahrverbot klagen.

Entscheidend für den Erfolg einer solchen Klage wird sein, ob die Kommune den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausreichend berücksichtigt hat. Die kommunalen Satzungen müssen die vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Ausnahmeregelungen für Handwerker beispielsweise entsprechend umgesetzt haben. Juristen schätzen, dass es zu vielen verwaltungsgerichtlichen Verfahren über die Rechtmäßigkeit der einzelnen Satzungen kommen wird.

Die Bundesrichter beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig sagten im Februar bei ihrem berühmten Dieselurteil, das Bundesrecht lasse »zonen- wie streckenbezogene Fahrverbote« speziell für Diesel zwar nicht zu. Das EU-Recht verpflichte aber dazu, dass Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden. Deswegen seien Fahrverbote zulässig, wenn sie sich als die »einzig geeignete Maßnahme« erweisen, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.

Zweifelhaft ist, ob ein Dieselfahrverbot die einzig geeignete Maßnahme darstellt. Der Autoverkehr trägt nur zu einem Teil zu den NOx Anteilen bei.

Das Gericht hat auch keine Fahrverbote angeordnet, sondern nur gesagt, dass beschränkte Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge grundsätzlich zulässig sind. Jetzt kann man streiten, welche Dieselfahrzeuge. Ältere Dieselfahrzeuge können konstruktionsbedingt weniger NOx als Euro 5 oder 6 Norm ausstoßen. Erst Euro 6 d Temp gilt als »potentief sauber«.

Die ersten Messungen wie zum Beispiel in Hamburg zeigen übrigens bisher kaum Änderungen der Werte.

Aussagen wie mindestens 6.000 Menschen sterben im Jahr allein in Deutschland vorzeitig allein an Herz-Kreislaufkrankheiten, die von Stickoxid ausgelöst werden, werden durch keinerlei Studien oder wissenschaftliche Erkenntnisse gedeckt. Dies gilt auch für die Aussagen über Feinstaub.

Experten halten Urteile, die auf solchen »Erkenntnissen« beruhen, für juristisch nicht haltbar.

Die Messstellen sind häufig falsch aufgestellt und entsprechen nicht den Vorgaben. Auf einer solchen windigen Messbasis gewonnene Ergebnisse können keine Fahrverbote begründen.

Auch muss laut Leipziger Gericht der Grundsatz der »Verhältnismäßigkeit« eingehalten werden. Hier eröffnet sich ein weites Spielfeld für Juristen. Was ist verhältnismäßig?

Und: Es wird nicht beim Diesel bleiben. Als nächstes ist der Benzinern dran. Zeit, auch die juristische Seite von allen Seiten zu beleuchten.

Der UTR e.V. ruft alle betroffenen Autofahrer auf, sich an der Aktion: Entschädigung im Abgasskandal zu beteiligen.

Und so funktioniert diese Aktion:

Werden Sie Fördermitglied der Arbeitsgemeinschaft UTR e.V. Entschädigung im Abgasskandal (EiA).
Sie leisten einen einmaligen Förderbeitrag den Sie in der Höhe selbst bestimmen können, der in diesem Fall 100.- Euro nicht unterschreiten sollte.

Sie nennen dem UTR e.V. per E-Mail, Telefon, Fax oder Briefpost Ihre Anschrift und Kommunikationsdaten.

Nach Eingang Ihres einmaligen Förderbeitrags erhalten Sie innerhalb von 48 Stunden per Mail den Formbogen für die notwendigen Angaben zu Ihrem Fahrzeug.

Danach macht EXPRESS INKASSO Vermittlungsgesellschaft für Inkasso und Gewinnoptimierungs-Dienstleistungen mbH beim Hersteller Ihres Fahrzeugs Ihren berechtigten Anspruch geltend.

Für die Zahlung Ihres einmaligen Förderbeitrags verwenden Sie gerne den „bitte zahlen Button“

Sie können aber auch gerne auf das
UTR e.V. Bankkonto überweisen:
Bank: Volksbank Heidelberg
Konto: DE10 6729 0000 0149 6479 29

Portrait

....UTR e.V. Gesund und glücklich in einer intakten Umwelt leben....

News-ID: 1018040 • Views: 675 (Stand: 01.08.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/1018040/Sind-Sneaker-die-neuen-SUVs.html>