

Nach dem Abgasgipfel

Verunsicherung an der Diesel-Basis

Nach dem Abgasgipfel in Berlin am Mittwoch bleibt die allgemeine Verunsicherung bei den Autobesitzern. Verlieren ihre Fahrzeuge weiter an Wert? Werden ihre Klagen Erfolg haben? Ein Besuch an der Diesel-Basis.

Potsdam. Eine Wolke wabert vor dem Brandenburger Tor, darin eine fiktive Zeitungs-Schlagzeile: „Innenstadt gesperrt! – Bundeskanzlerin spricht Verbot für alte Diesel aus“. Im Kleingedruckten folgt der Hinweis an den Betrachter, sich schnell einen neuen französischen Wagen zu sichern, „bevor es für den alten Stinker nichts mehr gibt“. So inseriert ein in Brandenburg und Berlin niedergelassener Autohändler. Kein Zweifel: Die Werbebranche mit ihrem Gespür für die großen Emotionen hat es längst erfasst: Der Dieselskandal hat eine scharfe Kurve ins Politische genommen – nicht erst seit dem Dieseltgipfel.

Die Reklame-Schlagzeile ist zwar erfunden, ein cleverer Verkaufstrick, aber die Sorge der Dieseltäufer ist es nicht, daran hat der Kompromiss vom Mittwoch wenig geändert. Die Ebene der Konzernhierarchien und des Management-Versagens hat der Skandal längst verlassen. Zwei Monate vor der Bundestagswahl braut sich etwas zusammen an der Dieselt-Basis.



Andreas Tischmacher mit seinem Porsche Cayenne – er fühlt sich betrogen.

Ein Besuch am Taxistand in Potsdam gerät zur Abrechnung. Jutta Hormig (57) hat unter der Heckklappe ihres nagelneuen Mercedes-Taxis ein schattiges Plätzchen gefunden, hockt auf der Ladekante. 20 Jahre lang fährt die selbstständige Kleinunternehmerin schon Funkwagen, dieser Benz ist ihr sechster. Der 140 PS-Motor erfüllt die strenge Euro-6-Norm. Und doch steht auch diese Norm jetzt in der Kritik. Euro-6-Motoren stoßen laut Testergebnissen viel giftiges Stickoxid aus. Zum Dieseltippel sagt Hormig: „Das Problem bleibt das gleiche. Eigentlich eiern alle nur rum.“

Angeschafft hat Jutta Hormig ihr Taxi vor drei Monaten, Kostenpunkt: 47000 Euro. Das Innere der elfenbeinfarbenen Limousine riecht noch nach Verkaufsraum. „Damals haben die noch nicht so einen Skandal gemacht wie jetzt“, sagt die Mietwagenchauffeurin.

Werteinbußen fürchte sie wegen der Debatte um den Diesel, alle Autos mit diesem Antrieb hätten schon jetzt einen Rufschaden erlitten. „Ich muss hart arbeiten – 14 bis 16 Stunden am Tag“, sagt die Frau mit dem geringelten Sommer-Top. 60000 Kilometer spult sie in ihrem

Wagen ab pro Jahr. „Es geht hier um Existenzen. Es wird Zeit, dass die Politiker sich mal mit den kleinen Leuten beschäftigen“, fordert Jutta Hormig.

Taxifahrer sind extrem treue Diesel-Kunden. Nur drei der 170 Taxis im Raum Potsdam hätten Hybrid-Antrieb, sagt Hormig: „Mit dem Diesel kann man 500000 Kilometer fahren. Beim Benziner macht der Motor nach zwei Jahren die Grätsche und wir zahlen genauso viel für die Anschaffung.“ Ein Elektrofahrzeug für 100000 Euro könne sich keiner der Kollegen leisten. Angela Merkel würde das „alternativlos“ nennen.

Der Diesel hatte zehn fette Jahre in Brandenburg

380578 dieselgetriebene Personenkraftwagen gab es zu Beginn des Jahres in Brandenburg. Das sind 27,42 Prozent des Gesamtbestandes von 1,38 Millionen Autos. Die Zahlen stammen vom Kraftfahrtbundesamt.

Im Jahr 2009 betrug der Dieselanteil in Brandenburg noch 18,21 Prozent. Das zeigt, in welchem Umfang Autofahrer gerade in den vergangenen zehn Jahren Dieselautos gekauft haben.

Hybridmotoren sind aktuell bei 5760 Autos eingebaut, über Elektroantrieb verfügten nur 263 Wagen.

Von den in der ersten Jahreshälfte 2017 zugelassenen Dieselautos hatten nur noch 87 der 11079 Fahrzeuge die Norm Euro 5, der Rest erfüllt die Euro 6.

„Ich wundere mich, wie wenig die Politik aus dem Skandal macht - trotz der bevorstehenden Wahlen“, sagt der Kleinmachnower (Potsdam-Mittelmark) Anwalt Thomas Schmidt. Seine Erklärung: „Viele Politiker sind verbandelt mit der Autoindustrie.“ Schmidt vertritt Käufer von Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns. Sein größter Erfolg: Für einen Berliner, der in Potsdam einen Audi-Geländewagen mit Schummel-Software gekauft hatte, handelte Schmidt einen Vergleich aus. Wie viel Geld floss, darf der Rechtsanwalt nicht sagen – der Kunde musste eine Schweigeverpflichtung unterschreiben. Drei Anwälte hatte die Konzernseite geschickt. Es geht um viel Geld, jeder Einzelfall kann Signalwirkung haben.

Psychologie des Skandals: Betrug, Treue und enttäuschte Liebe

Was den Fall so typisch macht: „Mein Mandant fährt weiterhin Audi“, sagt Anwalt Schmidt. Denn die Psychologie des Abgasskandals hat juristisch zwar mit Betrug, emotional aber mit Treue zu tun. „Wer sich ein teures Auto kauft, es individuell ausstatten lässt und es liebt, dem fällt es schwer zu sagen: ‚Ich gebe es zurück‘“, so Jurist Schmidt. Deswegen sei die Klagebereitschaft in Brandenburg nicht sehr hoch – auch weil schicke Autos im Osten eben ein relativ junger Luxus seien, so Schmidt. Gerade deswegen gelte jetzt: „Die, die jetzt klagen, sind richtig sauer. Es sind die eigentlich Duldsamen.“

„Der Händler sagte: Wir sind die Guten“

Einen richtigen Nobel-Hobel (84 000 Euro) hat sich der Versicherungs-Generalvertreter Andreas Tischmacher aus Kade (Jerichower Land), direkt hinter der Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt, geleistet. Vor anderthalb Jahren fuhr er ins Porschezentrum Kleinmachnow (Potsdam-Mittelmark) und bestellte einen Porsche Cayenne mit Drei-Liter-Turbodieselmotor. Tischmacher hatte Brandgeruch, als er sich auf den Weg machte, Dieselturbodiesel hatte den Porsche-Mutterkonzern VW schon in die Schlagzeilen gebracht. Der 56-Jährige fragte den Verkäufer: „Ist da auch keine Schummelsoftware drin?“ Er habe die Antwort erhalten: Nicht bei Porsche! „Wir sind die Guten, hat man mir gesagt“, so der Neuwagen-Käufer.

Vor einer Woche nun hat das Bundesverkehrsministerium einen Zulassungsstopp für den Cayenne erlassen, sogar genau für den 3,0-Liter-Turbodiesel. Andreas Tischmacher hat seinen Anwalt eingeschaltet und auf Rückabwicklung des Kaufvertrags geklagt. Ein Software-Update reicht ihm nicht, er fürchtet einen höheren Spritverbrauch und geringere Motorleistung.

„Wir Geschäftsleute lassen uns eine solche Behandlung nicht gefallen“

„Als Geschäftsmann bin ich darauf angewiesen, in die Umweltzonen der Innenstädte fahren zu können“, sagt der Versicherungsmakler, der fünf Angestellte hat. Den Rechtsweg, so prophezeit Tischmacher, würden die rund 7000 deutschlandweit betroffenen Porsche-Fahrer wohl schneller beschreiten als die VW- und Skodakunden: „VWs sind oft Privatautos, aber wer Porsche fährt, ist in der Regel Geschäftsmann – und wir lassen uns solch eine Behandlung nicht gefallen.“ Bei einem durchschnittlichen Streitwert von 80000 Euro würden die Anwaltskanzleien bereitwillig aufspringen. „Die Bundesregierung lässt uns im Regen stehen – ich bin pappsatt“, sagt Tischmacher. Wer klage, tue dies auf eigenes finanzielles Risiko und einen grundlegenden Konflikt mit der Autoindustrie scheue die Politik kurz vor der Wahl, weil so viele Arbeitsplätze auf dem Spiel stünden.

Wie VW mit dem Skandal weiter umgeht, wird Tischmacher bald erfahren: Er hat als Zweitwagen bei einem Magdeburger Autohaus einen VW Tiguan bestellt. Dazu hat er eine schriftliche Bestätigung angefordert, dass sein künftiger Wagen einen sauberen Diesel ohne eingebautes Betrugsprogramm unter der Haube habe. Bis jetzt habe er die Zusicherung noch nicht erhalten, sagt Tischmacher: „VW eiert rum.“

Von Ulrich Wangemann