

RadioReport Recht
Aus der Residenz des Rechts
Dienstag, den 26. Februar 2019

<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr1/radioreport-recht.xml>

Diesel-Skandal – Der Bundesgerichtshof hat die Rechte der VW-Kunden gestärkt

Dietlind Weinland: Der Bundesgerichtshof hat eine vorläufige Einschätzung vorgenommen. Er hat sich vorläufig geäußert, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung einen Mangel darstellen dürfte. Und dass damit dem Käufer gegen den Händler Gewährleistungsansprüche zustehen.

Klaus Hempel: Der Beschluss des BGH, den die Sprecherin des Gerichts Dietlind Weinland zusammengefasst hat, ist ein Meilenstein: Zum ersten Mal hat sich das höchste deutsche Zivilgericht zur Rechtslage geäußert, und das unter sehr ungewöhnlichen Umständen. Hintergrund ist die Strategie des VW-Konzerns, höchststrichterliche Urteile zu verhindern. Damit es dazu nicht kommt, unterbreitet der Konzern Kunden, die geklagt haben, immer wieder großzügige Vergleichsangebote. Aus diesem Grund wurde erneut eine Verhandlung vorm Bundesgerichtshof abgesagt. Dem BGH ist nun der Geduldsfaden gerissen. Er ist jetzt trotzdem an die Öffentlichkeit gegangen, was in dieser Form selten vorkommt: Er hat einen sogenannten „Hinweisbeschluss“ veröffentlicht, in dem er die illegale Abschaltvorrichtung als Mangel einstuft. Um welchen Fall es ging und was der BGH sonst noch geklärt hat, schildert uns Gigi Deppe.

Gigi Deppe: Zum allerersten Mal äußert sich das oberste deutsche Zivilgericht zum Dieselskandal und lässt klar erkennen, wie es wichtige Rechtsfragen bewertet. Der Bundesgerichtshof bestätigt in einem Hinweis an die streitenden Parteien. Ja, die Diesel-Motoren mit Schummelsoftware sind wahrscheinlich mangelhaft. Das heißt: Wer solch ein Auto gekauft hat, darf vom Händler grundsätzlich Gewährleistung verlangen. Im konkreten Fall hatte ein Mann einen VW Tiguan gekauft, war aber vorm Oberlandesgericht Bamberg gescheitert, weil die Richter dort annahmen: Der Kunde kann kein neues Auto als Ersatz bekommen, denn genau diesen Tiguan gibt's nicht mehr. Damit räumen die BGH-Richter jetzt aber auf. Sie sagen: Selbst bei Änderungen am Modell kann der Käufer ein neues Auto bekommen. Wenn es den alten Tiguan nicht mehr gibt, dann muss unter Umständen ein Neuer mit leichten Änderungen geliefert werden. Mit diesem Beschluss beantwortet der BGH zwar nicht alle Fragen rund um den Dieselskandal. Aber er legt einen ersten Grundstein: Ja, die Käufer sind nicht chancenlos. Und ja, es gibt prinzipiell einen Anspruch auf ein Ersatzauto, selbst wenn das neue nicht ganz identisch ist.

Klaus Hempel: Man muss noch einmal dazu sagen: Es handelt sich nicht um ein Urteil des BGH, sondern um eine vorläufige rechtliche Einschätzung. Deshalb hat VW auch erklärt, dass der Beschluss keine Rückschlüsse zulasse, was die Erfolgsaussichten der Klagen betrifft. Hören wir uns doch mal an, wie BGH-Presserichterin Dietlind Weinland den Beschluss einordnet.

Dietlind Weinland: Es handelt sich zwar nur um eine vorläufige Rechtsauffassung des Senats, allerdings muss man sehen, dass dem eine gründliche Prüfung der Rechtslage vorausgegangen ist; und der Senat seine vorläufige Rechtsauffassung in einem neunzehneitigen Beschluss begründet hat.

Klaus Hempel: Soll heißen: Der Beschluss hat sehr wohl eine große Bedeutung, gerade für die vielen Gerichtsverfahren, die in den unteren Instanzen durchgeführt werden.

Dietlind Weinland: Für die unteren Instanzen ist die Entscheidung des Senats von einer ganz großen Bedeutung, denn sie hat Indizwirkung. Es ist zu erwarten, dass die unteren Instanzen sich daran orientieren werden.

Klaus Hempel: So sieht das auch Rechtsprofessor Martin Schmidt-Kessel, Inhaber des Lehrstuhls für Deutsches und Europäisches

Verbraucherrecht und Privatrecht an der Universität Bayreuth. Ich habe ihn vor der Sendung gefragt, welche Bedeutung der BGH-Beschluss für die unteren Instanzen hat.

Martin Schmidt-Kessel: Der Einfluss dieser Entscheidung wird sehr groß sein. Wir haben keine Bindung an diese Entscheidung, deswegen sind die unteren Gerichte formal an diese Entscheidung nicht gebunden. Gleichwohl ist die Vorbildwirkung kaum zu unterschätzen. In diesem Sinne ist eine sachliche Äußerung des zuständigen Senats, und das ist der VIII. Senat des Bundesgerichtshofs, von enormer Bedeutung für die Praxis der Untergerichte.

Klaus Hempel: Wie werden jetzt die Untergerichte wohl damit umgehen, wenn es um die Frage des Mangels geht?

Martin Schmidt-Kessel: Soweit sie überhaupt noch zu Entscheidungen gezwungen werden – es spricht viel dafür, dass wir noch mal eine zunehmende Vergleichsneigung in den unteren Instanzen bekommen - soweit sie überhaupt entscheiden, ist davon auszugehen, dass sie ganz überwiegend dem Bundesgerichtshof folgen.

Klaus Hempel: Der VW-Konzern hat ja relativ schnell auf diesen Beschluss reagiert. Er hat in einer Stellungnahme geäußert, dass dieser Hinweisbeschluss keine Rückschlüsse zulasse auf die Erfolgsaussichten der anhängigen Klagen. Wie bewerten Sie diese Aussage?

Martin Schmidt-Kessel: Diese Aussage zeigt zunächst einmal, dass VW ganz offensichtlich hochprofessionell beraten ist. Das ist die allererste Liga von dem, was wir „Litigation-PR“ nennen, also begleitende Öffentlichkeitsarbeit für große Verfahren. Das scheint hier ganz ausgezeichnet zu funktionieren. Aber genauso muss man diese Äußerung dann auch einordnen. Es geht eben darum, in der Öffentlichkeit den Eindruck zu vermeiden, die ganze Affäre sei vor den Zivilgerichten nunmehr bereits abschließend entschieden. Aber gerade für die vertragliche Haftung der Händler, von denen die Verbraucher die Fahrzeuge gekauft haben, würde ich formulieren, ist die Sache durch. Dass wir dann praktisch durchgehend von einem Sachmangel werden ausgehen können, und dass das die Untergerichte auch tun werden.

Klaus Hempel: Wenn überhaupt, dann profitieren von diesem Beschluss ja nur diejenigen Kunden, die bereits geklagt haben. Das ist richtig, oder?

Martin Schmidt-Kessel: Ja, die Klagen gegen die Händler sind, von wenigen Ausnahmen abgesehen, fast alle verjährt. Für die ganz große Zahl der Fälle haben wir die zweijährige Verjährungsfrist ab Übergabe. Und für diese Fälle ist bei Nichtanhängigkeit die Sache verjährt.

Klaus Hempel: Jetzt bleiben ja trotz dieses Beschlusses viele Rechtsfragen noch ungeklärt, zum Beispiel das wichtige Thema: Softwareupdate. Die Halter der betroffenen Dieselaautos, die sind ja aufgefordert worden, eine neue Software aufspielen zu lassen, um das Problem mit der illegalen Abschaltvorrichtung zu beheben. Das haben auch viele Halter getan. Welche Folgen hat das jetzt rechtlich gesehen?

Martin Schmidt-Kessel: Das Softwareupdate dient ja zunächst einmal dazu, die Gefahr loszuwerden, dass die Zulassung der einzelnen Fahrzeuge verloren geht. Das ist zunächst mal das Eine. Das Zweite ist die Frage: Wie wirkt sich das im Verhältnis zu den Händlern aus? In der Regel werden wir hier eine einvernehmliche Nachbesserung der entsprechenden Fahrzeuge haben und damit auch die Herstellung der Zulassungsfähigkeit, so dass weitere Ansprüche häufig ausgeschlossen sein werden. Es ist durchaus umstritten in der Literatur, ob die Software dafür genügt, zumal ja die Leistung der Fahrzeuge sich durch den Einsatz der Softwareupdates verändert. Hier sind möglicherweise im Rahmen des Update-Prozesses neue Mängel entstanden, die möglicherweise auch eine neue Verjährungsfrist auslösen. Hier ist in der Tat vieles ungeklärt, wie lange diese Verjährungsfrist laufen wird und ob wir da ggf. zusätzliche Ansprüche haben.

Klaus Hempel: Und auch dazu haben wir noch kein höchstrichterliches Urteil. Was ist eigentlich mit denjenigen Autobesitzern, die kein Softwareupdate haben aufspielen lassen? Wie ist da die Rechtslage?

Martin Schmidt-Kessel: Wenn sie kein Update haben aufspielen lassen, sind wir in der ganz normalen Situation. Es kann im Prinzip Nacherfüllung verlangt werden. Aber es wird, wie eben schon ausgeführt, die Verjährung in aller Regel eingetreten sein. Außerdem droht diesen Fahrzeughaltern häufig der Zulassungsverlust. Wir haben Zulassungsbehörden, die tatsächlich hier gegen die einzelnen Halter vorgegangen sind. Und es gibt eine ganze Fülle verwaltungsgerichtlicher

Entscheidungen dazu. Soweit hier zivilgerichtliche Klagen bereits anhängig sind, kann es sehr gut sein, dass die Verjährung noch nicht eingetreten ist. Dann profitieren diese Kläger wie auch die Kläger, die ein Softwareupdate vielleicht unter Protest aufgespielt haben und trotzdem klagen. Die profitieren dann von der jetzt ergangenen Entscheidung.

Klaus Hempel: Ziehen wir mal einen vorläufigen Strich unter diesen BGH-Beschluss. Kann man pauschal sagen, dass damit die Chancen der Kläger gestiegen sind, sich mit ihren Gewährleistungsansprüchen gegen ihre Händler durchzusetzen?

Martin Schmidt-Kessel: Das kann man tatsächlich so sagen. Es ist die Chance gestiegen, für alle Verbraucher, die bei Händlern gekauft haben, ihre laufenden Prozesse gegen die Händler zu gewinnen. Der Bundesgerichtshof hat sich hier relativ weit aus dem Fenster gelehnt und hat in einer sehr abstrakten Weise die Mangelhaftigkeit der Fahrzeuge angenommen und auch Ausführungen zur Rechtsfolgenseite gemacht: ein Austauschfahrzeug kann verlangt werden. Hier haben wir sehr weitreichende Klärungen.

Klaus Hempel: Jetzt gibt es ja auch Kunden, die ihr Fahrzeug geleast haben. Wie stellt sich da eigentlich die Rechtslage jetzt dar?

Martin Schmidt-Kessel: Für Leasing-Fahrzeuge gibt diese Entscheidung nur eingeschränkt Klarheit. Weil bei Leasing-Fahrzeugen die Vertragskonstruktion eine ganz andere ist. Vertragspartner beim Leasing ist die Leasingbank. Also die Bank, die die Finanzierung dieses Vertrages übernimmt. Hier sind zwar ebenfalls Gewährleistungsansprüche vermutlich gegeben. Möglicherweise reichen die auch sehr viel weiter als gegen die Händler, weil es sich um Gewährleistungsansprüche gegen Volkswagen direkt handelt. Und bei Volkswagen steht ja nach wie vor der Vorsatz im Raum. Insgesamt darf man davon ausgehen, dass die Leasing-Fahrzeuginhaber besser geschützt sind als die einfachen Käufer.

Klaus Hempel: Rechtsprofessor Martin Schmidt-Kessel meint also, dass mit dem BGH-Beschluss die Chancen für die Kunden deutlich gestiegen sind, sich mit ihren Klagen gegen VW-Händler durchzusetzen, wobei noch viele wichtige Rechtsfragen nicht geklärt sind.

Man muss im Übrigen, ganz wichtig, unterscheiden: Der BGH-Beschluss betrifft den Fall, bei dem ein Käufer seinen Händler verklagt hat. Davon trennen muss die Klagen auf Schadenersatz gegen den VW-Konzern. Der Bundesverband der Verbraucherzentralen und der ADAC haben beim

Oberlandesgericht Braunschweig eine Musterfeststellungsklage eingereicht. Rund 400.000 Kunden haben sich dieser Klage angeschlossen. Daneben gibt es weitere tausende Schadenersatzklagen, die der Rechtedienstleister Myright betreut. Eine davon wurde in einem Musterprozess vergangenen Woche vom Oberlandesgericht Braunschweig zurückgewiesen. Die Sprecherin des Gerichts Andrea Tietze erläutert warum.

Andrea Tietze: Der VII. Zivilsenat hat die Anspruchsgrundlagen, die in Frage kommen, durchgeprüft und verneint. Insbesondere bestünden keine deliktischen Ansprüche. Voraussetzung hierfür ist, dass eine rechtliche Norm verletzt wird, die dem Schutze des Einzelnen dient, des Erwerbers in diesem Fall. Und das ist im konkreten Fall nicht gegeben.

Klaus Hempel: Das muss man übersetzen. Vereinfacht ausgedrückt: Die Abschaltelinrichtung mag zwar illegal sein. Aber VW, so die Richter, habe gegen kein Gesetz verstoßen, das das Vermögen der VW-Kunden schützen soll. Deshalb: kein Schadenersatz. Myright will jetzt Revision beim Bundesgerichtshof einlegen.

Rechtsprofessor Martin Schmidt-Kessel von der Uni Bayreuth sieht die Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweig kritisch. Er sieht da auch strukturelle Probleme.

Martin Schmidt-Kessel: Große Teile etwa des Wissenschaftshaushaltes in Niedersachsen hängen an der VW-Stiftung. Das ganze persönliche Umfeld der Richter ist sehr stark durch den VW-Konzern mitbestimmt. Wolfsburg ist ja nicht weit von Braunschweig. Es ist hier so eine gewisse strukturelle Problemlage, die gar nicht die Richter im Einzelnen betrifft. Aber Richter, die hier eine massive Entscheidung zu Lasten des VW-Konzerns treffen, könnten natürlich in ihrem privaten Umfeld in ganz große Schwierigkeiten kommen. Insofern ist der Gedanke nicht ganz fernliegend, dass das Oberlandesgericht Braunschweig institutionell – bitte, das bezieht sich nicht auf die einzelnen Richter - aber institutionell schon in einer gewissen Zwangslage sich befindet. Die Gerichte außerhalb Niedersachsens haben ja überwiegend zugunsten der Kläger entschieden. Insofern würde ich auch durchaus eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür sehen, dass der Bundesgerichtshof den Klägern zum Durchbruch verhilft. Man muss sich nur über eines im Klaren sein: Beim Bundesgerichtshof haben wir keine Tatsacheninstanz mehr, wenn ein Oberlandesgericht Braunschweig etwa rechtsfehlerfrei den Vorsatz verneint. Dann könnte es sein, dass man vor dem Bundesgerichtshof da nicht mehr rankommt. Ich halte das aber nicht für das Wahrscheinlichste.

Klaus Hempel: Interessanterweise hat ja sowohl beim Oberlandesgericht Braunschweig als auch beim Bundesgerichtshof die Typengenehmigung eine ganz wichtige Rolle gespielt. Deshalb folgende Frage: Sind mit dem jüngsten BGH-Hinweisbeschluss vielleicht doch die Chancen gestiegen, dass Kunden Schadenersatz vom VW-Konzern verlangen können? Lässt sich aus diesem BGH-Beschluss mit Blick auf diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweigs irgendetwas herauslesen?

Martin Schmidt-Kessel: Unmittelbar zunächst nicht. Aber mit dem sich Festlegen auf einen allgemeinen Qualitätsstandard - es müssen die Zulassungsvoraussetzungen eingehalten werden, sonst liegt ein Mangel vor - trifft der Bundesgerichtshof mittelbar natürlich auch eine Aussage über das, was VW hätte den verschiedenen Käufern mitteilen müssen. Und das ist natürlich ein wesentlicher Teil der Prüfung, ob hier eine arglistige Täuschung, eine vorsätzliche Schädigung stattgefunden hat. Wenn ich weiß, ich bin rechtlich ohnehin zur Offenlegung verpflichtet - hier vertragsrechtlich - nehme das aber nicht wahr, dann erfülle ich diese Pflicht nicht. Dann darf ich mich auch nicht wundern, wenn ich anschließend einen Prozess im Bereich der außervertraglichen Haftung verliere. Insofern: Ja, der jüngste Hinweisbeschluss hat eine unmittelbare Haftung wahrscheinlicher gemacht.

Klaus Hempel: Wie ist denn eigentlich Ihre persönliche Einschätzung? Sie beschäftigen sich ja auch schon sehr lange mit der ganzen Materie. Sind Sie persönlich der Meinung, dass ein Schadenersatzanspruch gegen den VW-Konzern stichhaltig ist?

Martin Schmidt-Kessel: Ich gehe tatsächlich davon aus, ohne auch nur mit einem der Betroffenen direkt gesprochen zu haben. Aber das Außenbild ist tatsächlich dasjenige, dass wir Kenntnis in der Konzernspitze haben. Wenn wir diese Kenntnis der Konzernspitze haben, haben wir auch das mindestens billigende Inkaufnehmen von Schäden für die einzelnen Verbraucher, und deswegen eine Haftung. Also mich würde das Gegenteil schon sehr wundern. Aber ich bin nicht der befaste Tatrichter. Selbstverständlich muss die Möglichkeit bestehen, dass ein zivilrechtlicher Tatrichter, genauso wie ein strafrechtlicher Richter im Verfahren gegen die Vorstände, zu einem anderen Ergebnis kommt; und sich auch besser informiert, als ich das aus im Wesentlichen medialen Publikationen und Gerichtspublikationen tun kann.

Klaus Hempel: Wie der BGH voraussichtlich entscheiden wird, ist schwer vorherzusagen, meint Martin Schmidt-Kessel, Rechtsprofessor an der Universität Bayreuth.

Eines kann man aber festhalten: Der Beschluss des BGH hat die Rechte der VW-Kunden gestärkt. Die illegale Abschaltvorrichtung ist ein Mangel, der Gewährleistungsansprüche auslöst. Das ist nun höchstrichterlich geklärt. Das war der Radioreport Recht, vielen Dank fürs Zuhören, am Mikrofon war Klaus Hempel.