

Klaus Hempel
Philip Raillon

SÜDWESTRUNDFUNK
STUDIO KARLSRUHE
ARD-Rechtsredaktion Hörfunk

RadioReport Recht
Aus der Residenz des Rechts
Dienstag, den 1. Oktober 2019

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

Mit Klaus Hempel.

Hunderttausende gegen VW – Megaprozess im Dieselskandal

Klaus Hempel: Gestern war es endlich soweit: Das Oberlandesgericht in Braunschweig hat zum ersten Mal über die Musterfeststellungsklage verhandelt. Das ist eine ganz neue Klageart, die es früher so nicht gab. So eine Art „einer für alle-Klage“. Geklagt hat der Bundesverband der Verbraucherzentralen. Dieser Klage haben sich hunderttausende Diesel-Fahrer angeschlossen, weil die sich betrogen fühlen. So auch Heinrich Sagolla aus Ilbesheim bei Landau. Er hatte sich vor Jahren einen Audi Q 3 gekauft, mit einem Zwei-Liter-Dieselmotor. Auch bei ihm war die illegale Abschaltvorrichtung verbaut.

Heinrich Sagolla: Es ist offensichtlich, dass wir als Verbraucher von der Industrie und von den Herstellern belogen, betrogen und hinter das Licht geführt worden sind. Dadurch, dass wir den Anschein hatten, ein sauberes Auto gekauft zu haben. Und im Endeffekt haben wir eine Dreckschleuder.

Klaus Hempel: Das Oberlandesgericht Braunschweig muss nun klären, ob Heinrich Sagolla und die anderen Diesel-Kunden gegenüber VW einen

Anspruch auf Schadenersatz haben. Meine Kollegin Claudia Kornmeier war bei der Verhandlung dabei. Wie war's in Braunschweig Claudia?

Claudia Kornmeier: Sie war sehr, sehr spannend, die Verhandlung. Es war nicht ganz so viel los, wie wir alle gedacht hatten. Aber es war trotzdem sehr, sehr interessant, das zu beobachten.

Klaus Hempel: Es war nur halb voll, habe ich gesehen.

Claudia Kornmeier: Ja, maximal würde sogar sagen. Vielleicht zu Beginn. Es waren viele Journalisten da. Und ein paar Juristen, die den ganzen Prozess beobachteten. Aber von betroffenen Verbrauchern waren es wirklich nur vereinzelte. Also da waren diese 300 Plätze wirklich nicht annähernd voll.

Klaus Hempel: Komm wir mal auf das Inhaltliche zu sprechen. Konnte man denn während der Verhandlung irgendwie heraushören, erkennen, in welche Richtung das Gericht denkt, in welche Richtung vielleicht sogar ein Urteil ergehen könnte?

Claudia Kornmeier: Ich würde sagen, nein, eine klare Tendenz war da gestern wirklich nicht absehbar. Da muss man einfach noch ein bisschen Geduld haben. Man erkennt das auch daran, wenn man sich die Schlagzeilen heute anschaut. Die gehen zum Teil in komplett gegensätzliche Richtungen. Da sagen die einen: Dämpfer für Dieselkläger. Und die anderen sagen: OLG Braunschweig macht Dieselklägern Hoffnung. Daran sieht man vielleicht, dass man das sehr unterschiedlich interpretieren konnte.

Klaus Hempel: Gehen wir mal auf einzelne Punkte ein. Der Bundesverband der Verbraucherzentralen und der ADAC werfen VW ja vor, dass die betroffenen Dieseln Kunden vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden seien. Und das Gericht hat signalisiert, dass es diesen Vorwurf - und ich zitiere jetzt mal – „sehr ernsthaft in Betracht ziehen wird“. Was meinen die Richter damit? Was hat es damit auf sich?

Claudia Kornmeier: Also das haben sie ganz am Anfang gesagt, bei dieser ersten vorläufigen Einschätzung, die sie abgegeben haben, um so ein bisschen den Parteien die Richtung vorzugeben. Wo haben Sie darüber nachgedacht? Was halten Sie für wichtige Punkte? Sie haben gesagt: Wir schauen uns das hier schon wirklich an. Es kann sein, dass VW am Ende Schadensersatz zahlen muss, weil es Dieseln Kunden vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt hat. Gleichzeitig haben sich die Richter dann

Entscheidungen von anderen Oberlandesgerichten angeschaut, die zugunsten von Verbrauchern ausgegangen sind. Und die haben sie doch ziemlich kritisch gesehen. Also das schimmerte immer wieder so ein bisschen durch. Sie müssen das natürlich auch irgendwie sagen „wir ziehen das ernsthaft in Betracht“. Abwegig ist das natürlich alles nicht. Aber was am Ende dann davon hängen bleibt, wie sich das dann ganz am Ende der Entscheidung auswirkt, also wieviel Geld wer dann kriegt, das ist damit noch nicht gesagt.

Klaus Hempel: VW sagt ja, den Kunden sei gar kein Schaden entstanden. Auch das Gericht hat da Zweifel geäußert. Wo liegt eigentlich das Problem?

Claudia Kornmeier: Da ist das Argument so ein bisschen: Ihr fahrt ja auch die ganze Zeit mit diesen Autos, ihr benutzt die ja, also wo sollte da der Schaden sein? Es ist doch alles irgendwie in Ordnung, so im Prinzip. Das ist so die Argumentation von VW, die auch das Gericht aufgegriffen hat und nicht abwegig findet: Und da dann vielleicht sogar an der Stelle eher dazu tendiert, das auch so zu sehen. Die Gegenposition, die von der Verbraucherzentrale, ist: Allein der Abschluss dieses Kaufvertrags ist schon der Schaden, weil man ja ein Auto gekauft hat, das einfach nicht den Vorschriften entspricht. Warum sollte nicht allein das schon der Schaden sein? Ganz egal, ob das Auto dann fährt oder nicht, das ist kein Auto, was den Vorschriften entsprochen hat. Und das ist es ja, was versprochen worden ist.

Klaus Hempel: Der Schaden, auch das ist also eine Rechtsfrage, die geklärt werden.

Claudia Kornmeier: Und eine sehr komplizierte.

Klaus Hempel: In dem Zusammenhang - also Nutzung des Autos - ist ja auch eine sehr wichtige Frage, ob sich die Dieselfahrer das am Ende anrechnen lassen müssen, eben dass sie ihr Auto weiterhin nutzen konnten für den Fall, dass sie eine Entschädigung bekommen. Kannst du diese Problematik noch mal genauer erläutern?

Claudia Kornmeier: Da ist der Gedanke dahinter eine Besonderheit des deutschen Schadensersatzrechts, dass man sagt: Der Geschädigte, also hier in dem Fall dann die Dieselnutzer, die sollen jetzt nicht profitieren davon, dass es dieses Schadensereignis gab. Und deswegen werden Billigkeitserwägungen angestellt, Und Abwägungen. In diesem Zusammenhang soll dann abgezogen werden, dass sie das Auto genutzt

haben, die Kilometer, die sie damit gefahren sind. Trotzdem: Auch das ist noch eine offene Frage. Auch wenn hier das Oberlandesgericht Braunschweig eher dazu tendiert zu sagen: Ja, diese Nutzungen, die müssen abgezogen werden. Da könnte auch das Europarecht nochmal reinspielen. Diese Frage, ob das vor Europarecht so Bestand haben kann, liegt auch schon beim Europäischen Gerichtshof. Das ist also noch nicht ganz zu Ende geklärt, würde ich sagen.

Klaus Hempel: Wie lange wird es wahrscheinlich dauern, bis wir ein endgültiges Urteil haben?

Claudia Kornmeier: Also da sagt jeder etwas anderes. VW spricht von vier Jahren für den gesamten Prozess, also erste und zweite Instanz.

Klaus Hempel: Zweite Instanz wäre dann der Bundesgerichtshof.

Claudia Kornmeier: Genau, Revision beim Bundesgerichtshof. Die Verbraucherzentrale sagt: So zwei bis drei Jahre. Und ganz interessant waren deren Anwälte gestern. Die haben gesagt: Wir gehen davon aus, dass wir hier Anfang des kommenden Jahres 2020 schon beim Oberlandesgericht Braunschweig das erste Urteil haben. Denn warum sollte das so lange dauern? Was soll denn hier noch passieren? Es gibt ja schon zahlreiche Urteile von Oberlandesgerichten zu diesen Fragen, und warum soll das dann Jahre dauern, dieses Verfahren? Da ist viel Spekulation drin. Das Gericht schon einen zweiten Termin festgelegt. Der wird im November sein. Die haben aber auch, als sie gestern ihr Programm vorgelegt haben, recht viele Fragen aufgeworfen, die noch geklärt werden müssen. Da ist viel Spekulation mit dabei. Wenn es vielleicht doch irgendwann Vergleichsverhandlungen kommen sollte, könnte das das Verfahren natürlich ziemlich abkürzen.

Klaus Hempel: Zum Vergleich komme ich gleich. Man muss den Leuten ja immer wieder dazu sagen: Das Oberlandesgericht entscheidet irgendwann, dann kann es zum Bundesgerichtshof gehen. Und dann ist immer noch nicht Ende, denn der Einzelne muss noch etwas tun.

Claudia Kornmeier: Ja, das ist nur der erste Schritt. Danach anschließend auf Grundlage dieses Urteils muss dann jeder einzelne noch konkret vor Gericht einklagen, wieviel Schadensersatz er speziell bekommt. Es sei denn, es gibt einen Vergleich.

Klaus Hempel: Und das kann sich dann ganz schön lange hinziehen.

Stichwort Vergleich, was war da erkennbar? Wie wahrscheinlich ist es, dass es vielleicht doch noch zu einem Vergleich kommt?

Claudia Kornmeier: Also ich würde sagen, es ist nach wie vor nicht wirklich absehbar. Der Vorsitzende Richter hat das sehr ernsthaft diskutiert mit den Parteien, das schon. Das ist ja auch so ein bisschen seine Aufgabe. Er hat aber auch dargelegt, dass es durchaus schwierig ist. Da sind über 400.000 Leute, die sich angemeldet haben. Man weiß überhaupt nicht, ob da auch Doppelanmeldungen dabei sind. Da haben sich Leute auch wieder abgemeldet, was bis gestern möglich war. Dann sind da Leute dabei, die haben ein Auto gekauft, das ist schon so alt, dass da keine Software drin war. Das sind so die Sachen, die man relativ schnell aussortieren kann auf den ersten Blick. Man weiß gar nicht, wieviel bleiben davon am Ende übrig. Deswegen hat er jetzt vorgeschlagen: Beide Parteien sollen sich diese Liste noch mal genauer anschauen, die irgendwie bereinigen. Und vielleicht könnten sie dann auf dieser Grundlage nochmal miteinander ins Gespräch kommen. VW hat gesagt: Das machen wir gerne. Danke für den Hinweis. Aber sie sind bei dieser Sprachregelung geblieben, dass sie sagen: Im Moment ist für sie ein Vergleich kaum vorstellbar. Und die Verbraucherzentrale auf der anderen Seite gibt sich da relativ offen und sagt: Für einen vernünftigen Vergleich - das ist so deren Wording - seien Sie offen.

Klaus Hempel: Vielen Dank Claudia Kornmeier. Sie war beim ersten Verhandlungstag in Braunschweig mit dabei. Im November will das Oberlandesgericht weiterverhandeln.

Fassen wir nochmal zusammen: Wie lange der Prozess dauern wird, ist unklar, da gehen die Einschätzungen auseinander. Ein Vergleich ist im Moment eher unwahrscheinlich. Wenn es nicht dazu kommt, dann landet das Ganze höchstwahrscheinlich beim Bundesgerichtshof. Und bis der ein abschließendes Urteil fällt, würden Jahre ins Land ziehen. Anschließend müsste jeder einzelne Kunde nochmal einzeln klagen, um so seinen individuellen Schadenersatz durchzusetzen. Da braucht man als Diesel-Fahrer gute Nerven und einen langen Atem. Wir bleiben hier im Radioreport Recht auf jeden Fall am Thema dran und halten Sie auf dem Laufenden.

Ärger mit dem Auto, das passiert häufig, auf unterschiedliche Weise. Vielleicht haben Sie auch schon mal im Fernsehen die Werbung von Pfando gesehen. Pfando, das ist ein Unternehmen, das Autofahrern ein verlockendes Geschäft anbietet: schnelles Bargeld für das Auto. Und das Tolle, so Pfando: Der Kunde darf sein Auto sogar weiterfahren. Das Geschäft scheint gut zu laufen, Pfando hat mittlerweile 20 Filialen in Deutschland. Mein Kollege Philip Raillon hat sich

das Geschäftsmodell von Pfando mal genauer angeschaut, und festgestellt: Der Kunde sollte sich gut überlegen, auf was er sich da einlässt.

Philip Raillon: Auto verkaufen, Bargeld gibt es sofort und das Beste daran, das Auto behalten und weiterfahren – in der Fernsehwerbung von Pfando klang alles ganz unkompliziert. Fritz Becker, der eigentlich anders heißt, brauchte dringend Geld, wollte aber sein Fahrzeug behalten. Er ging in die Stuttgarter Pfando-Filiale. Am Ende des Beratungsgesprächs unterschrieb er einen Vertrag – und stellte später fest, dass er sein Fahrzeug verkauft hatte.

Fritz Becker: Also bei Pfando in der Filiale wurde mir gesagt, dass das Fahrzeug im Prinzip beliehen wird und ich das jederzeit wieder rückgängig machen kann, wenn ich diese Beleihungssumme ausgeglichen habe. Also von Verkauf war da überhaupt nicht die Rede.

Philip Raillon: Aufwendige ARD-Recherchen haben gezeigt, dass es mehreren Kunden wie Fritz Becker geht. Immer wieder berichten sie, im Beratungsgespräch nicht richtig über das Geschäftsmodell aufgeklärt worden zu sein. Nach den Verträgen, die uns vorliegen, funktioniert das Geschäft so: Pfando kauft das Auto. In den uns bekannten Fällen bietet Pfando dabei maximal die Hälfte des ermittelten Wertes. Gleichzeitig mietet der Kunde das Auto zurück und zahlt dafür monatlich. Und zwar Miete, eben keine Raten. Bei Vertragsende haben die Kunden dann kein Rückkaufsrecht. Sie sind vielmehr auf die Kulanz von Pfando angewiesen. Auch das wurde den Kunden in den uns bekannten Fällen anders gesagt. Pfando bestreitet dies und verweist auf regelmäßige Schulungen der Mitarbeiter sowie die geschriebenen Verträge. Ein weiteres, anderes Problem gab es bei Pfando-Kunde Karsten Tietgen. Pfando holte den Wagen einfach ab – obwohl der Mietvertrag noch lief, wie er sagt.

Karsten Tietgen: Obwohl die Miete bezahlt war, haben sich die Mitarbeiter von Pfando Zugang zum Grundstück verschafft und das Fahrzeug mit Hilfe des Zweitschlüssels entwendet. Ich war zu diesem Zeitpunkt zwar zu Hause, es hat sich aber keiner gemeldet.

Philip Raillon: Wenn Pfando einen Wagen abholt, wurde normalerweise zuvor der Mietvertrag gekündigt – in der Regel wegen nicht gezahlter Miete. Für die Rückführung des Autos berechnet Pfando dann nochmal rund eintausend Euro. Anfang August entschied allerdings das Landgericht Frankfurt, die Vertragsklauseln zur Rückführung der Fahrzeuge sind unwirksam. Pfando durfte im konkreten Fall die in Rechnung gestellten

rund 1.200 Euro nicht in Rechnung stellen. Gerichtssprecherin Isabel Jahn erläutert, warum das Landgericht so entscheiden hat.

Isabel Jahn: Es hat hier einen Vergleich angestellt mit einem sonstigen, normalen Mietvertrag. Da ist es auch nicht so, dass ein Vermieter nach Beendigung des Mietvertrages die Mietsache jederzeit an sich zu nehmen kann.

Philip Raillon: Darüber hinaus sah das Gericht bei den Pfando-Verträgen aber keine Probleme. Pfando möchte daher an seiner Praxis festhalten. Denn andernfalls, so schreibt Pfando auf Anfrage, würden für die Kunden erhebliche Mehrkosten entstehen, da Pfando sonst erst auf Herausgabe klagen müsste. Auch würden die Fahrzeuge aufgrund langer Verfahrensdauern weiter an Wert verlieren. Auf Anfrage schreibt Pfando, man sei der Schadensminderungspflicht gehalten und verpflichtet, so heißt es wörtlich: (...), *entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, da wir den Kunden ohne eine Rückführung der Fahrzeuge monatliche Nutzungsentschädigungen (...) in Rechnung stellen müssten.*

Es gibt aber noch weitere Punkte, die Anwälte für fragwürdig halten. Rechtsanwalt Kay Koeppen aus Dortmund vertritt einen ehemaligen Pfando-Kunden. Das Hauptproblem aus seiner Sicht: das fehlende Widerrufsrecht.

Kay Koeppen: (...) Grundsätzlich ist es so, dass wir bei Verbraucherdarlehensverträgen ein Widerrufsrecht gewähren müssen nach deutschem Recht. (...)Das Gesetz sagt aber auch, dass die Regelungen über die Verbraucherdarlehensverträge nicht durch andere rechtliche Gestaltungen umgangen werden dürfen.

Philip Raillon: Dass der Kunde so wenig Geld für sein Auto bekommt, hält der Rechtsanwalt ebenfalls für problematisch. Wenn Pfando den Kunden ihre Autos nur für die Hälfte des Wertes abkaufen, könne das im Einzelfall sittenwidrig sein. Pfando bestreitet dies und verweist auf das Urteil des Frankfurter Landgerichts, das ein Sittenwidrigkeit verneint hat.

Zitat: *„Daher bestätigt das Landgericht Frankfurt(..), dass ein auffälliges Missverhältnis zwischen Leistung und Vermögensvorteil (Gegenleistung) nicht zu sehen ist und schließt damit eine Sittenwidrigkeit unserer Verträge und Wucher aus.“*

Fazit insgesamt: Bei Geschäften mit Pfando ist Vorsicht geboten. Kunden müssen sich klar sein, dass sie für das schnelle Geld ihr Eigentum am Auto verlieren und kein Rückkaufsrecht haben. Bei einem Beratungsgespräch sollten sie sich daher nicht zur Unterschrift drängen lassen, sondern die

Verträge mit nach Hause nehmen und sorgfältig lesen. Denn: Am Ende zählt in der Regel das geschriebene Wort im Vertrag, und nicht das zuvor gesagte.

Klaus Hempel: Bei Geschäften mit Pfando sollte man also vorher gut überlegen, auf was man sich einlässt, so der Rat meines Kollegen Philip Raillon.

Unsere Sendung, den Radioreport Recht, können Sie auch als Podcast abonnieren. Überall dort, wo Podcasts angeboten werden.

Vielen Dank fürs Zuhören, am Mikrophon war Klaus Hempel.