

Klaus Hempel
Max Bauer

SÜDWESTRUNDFUNK
STUDIO KARLSRUHE
ARD-Rechtsredaktion Hörfunk

Radioreport Recht
Aus der Residenz des Rechts
Dienstag, den 27. Juni 2023

<https://www.swr.de/swr1/sendung-sw1-radioreport-recht-100.html>

Mit Klaus Hempel

BGH-Diesel Urteil

Kai Hamdorf: Der Bundesgerichtshof hat heute entschieden, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs von dem Hersteller Schadensersatz verlangen kann.

Klaus Hempel: Das war Kai Hamdorf, Richter und Pressesprecher des Bundesgerichtshofs, nach der Urteilsverkündung einer ganz wichtigen Entscheidung. Der BGH hat geurteilt, dass Käufer von Dieselautos grundsätzlich Schadensersatz verlangen können, wenn in ihren Autos unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut worden sind und die Autohersteller dabei fahrlässig gehandelt haben. Bei mir im Studio ist mein Kollege Max Bauer. Hallo Max!

Max Bauer: Ja, hallo.

Klaus Hempel: Die BGH-Entscheidung ist eine sehr wichtige Entscheidung, wenn man bedenkt, dass in unglaublich vielen Dieselautos eine solche Abschaltvorrichtung eingebaut wurde. Da reden wir auch nicht nur über deutsche Autohersteller wie VW, Audi oder Mercedes, sondern auch über ausländische Hersteller. Auch die haben solche Abschaltvorrichtungen verbaut. Max, was sind das für Einrichtungen, damit wir wissen, über was wir reden?

Max Bauer: Bei diesen Abschaltvorrichtungen geht es um Einrichtungen, die die Abgasreinigung betreffen. Am bekanntesten sind die sogenannten Thermofenster. Da wird in einem gewissen Temperaturfenster, also meistens unter einer gewissen Temperaturschwelle, sagen wir unter acht Grad oder über einer gewissen Temperaturschwelle, sagen über 15 Grad, diese Abgasreinigung heruntergefahren oder ganz abgeschaltet. Die Autohersteller sagen, das ist notwendig, damit der Motor geschützt wird bei gewissen Temperaturen.

Klaus Hempel: Wir werden gleich noch genau klären, unter welchen Voraussetzungen Dieselfahrer Schadenersatz geltend machen können und auf welche Punkte es da ankommt. Wie so oft steckt da der Teufel im Detail. Das Spannende an dieser Entscheidung des BGH ist, dass er seine Rechtsprechung geändert hat, und zwar zugunsten der Verbraucher. Beim Dieselskandal gab es nämlich bisher nur Schadenersatz, wenn man den Autoherstellern nachweisen konnte, dass sie vorsätzlich gehandelt haben, dass sie also die Autokäufer, umgangssprachlich formuliert, ganz bewusst über den Tisch gezogen haben. So war das nämlich beim VW-Dieselskandal, Max.

Max Bauer: Ja, da hat man auch ein bisschen verharmlosend von dem sogenannten Schummel-Diesel gesprochen. Man sollte vielleicht eher von dem Betrugsdiesel sprechen. Da ging es darum, dass die Autos auf dem Prüfstand - wo gemessen wird, wieviel Abgase sie ausstoßen - weniger ausgestoßen haben, als tatsächlich im regulären Betrieb. Da gab es extra eine Software, die sozusagen geschummelt hat und auf dem Prüfstand etwas anderes vorgegaukelt hat.

Klaus Hempel: Und das wurde eben bewusst programmiert und deshalb hat dann am Ende auch der Bundesgerichtshof gesagt, dass Vorsatz vorliegt und es deshalb Schadenersatz gibt. Anders als beim Betrug durch VW hatte der BGH bei den Thermofenstern Schadenersatz bisher abgelehnt. Begründung: Da könne man den Autoherstellern eben keinen Vorsatz nachweisen, dass sie also vorsätzlich die Käufer täuschen wollten. Und dann kam auf einmal der Europäische Gerichtshof um die Ecke mit mehreren sehr verbraucherfreundlichen Urteilen. Das war am Ende dann auch der Grund, warum der BGH seine Rechtsprechung geändert hat. Man könnte auch sagen ändern musste. Max, was genau hat der EuGH in Luxemburg da entschieden?

Max Bauer: Das waren im Wesentlichen zwei Urteile: Einmal im letzten Jahr, da hat der EuGH ganz klar gesagt, dass diese Abschaltvorrichtungen, diese Thermofenster, eigentlich nach Europarecht illegal sind. Die sind nur in ganz engen Grenzen ganz ausnahmsweise zulässig, zum Beispiel wenn der Motor schon einen

Schaden hat, damit es nicht noch mehr Schaden geben kann im Motor. Und dass man in ganz bestimmten Ausnahmefällen eben dann doch die Abschaltvorrichtungen abschalten kann. Aber der EuGH hat eben gesagt: Grundsätzlich geht das nicht mit den Thermofenstern oder den Abschaltvorrichtungen. Der erste wesentliche Schritt aus Luxemburg war das dann. In diesem Jahr im März kam ein noch viel wichtigeres Urteil. Da hat der EuGH nämlich gesagt, dass es gewisse EU-Vorschriften gibt zur Genehmigung von Fahrzeugen. Dass die Fahrzeuge der Hersteller diesen EU-Vorschriften entsprechen, das wird bei jedem Kauf bestätigt. Diese Vorschriften sind nicht nur dafür da, dass die Umwelt, dass wir alle vor schlechter Luft geschützt werden. Sondern die Einhaltung dieser Vorschriften ist auch zum Schutz der einzelnen Verbraucher da. Wenn ich persönlich ein Auto kaufe, dann werde ich auch durch diese EU-Vorschriften persönlich geschützt. Und da wird mir persönlich garantiert, dass da alles in Ordnung ist im Hinblick auf Umweltvorschriften.

Klaus Hempel: Der Bundesgerichtshof hatte die EU-Vorschriften, um die es geht, sehr viel restriktiver ausgelegt. Das heißt eben nicht so verbraucherfreundlich wie der Europäische Gerichtshof. Und das hat der BGH nun geändert. Jetzt schauen wir uns mal das Urteil des BGH genauer an. Max, was ist denn der Kern dieses Urteils?

Max Bauer: Der Kern ist wahrscheinlich, dass der BGH sagt: Ja, es kann auch bei illegalen Abschaltvorrichtungen, bei diesen sogenannten Thermofenstern, grundsätzlich Schadensersatz geben. Und warum ist das so? Die Vorsitzende des Diesel-Senats, Eva Menges, hat das ganz genau ausgeführt: Es wird das Vertrauen der Dieselmotorkäufer im Grunde geschützt. Mein Auto hat einen gewissen Verbrauchswert. Und wenn jetzt eben dieses Auto nicht den EU-Vorschriften, zum Beispiel zu den Abgasen, entspricht, dann besteht ja das Risiko, dass zum Beispiel die Betriebsgenehmigung irgendwann entzogen wird. Das heißt: Ich habe ein Auto, mit dem ich dann aus umweltschutzrechtlichen Gründen gar nicht mehr fahren kann. Ich muss aber darauf vertrauen können, ein fahrfähiges Auto zu haben, dieses Vertrauen wird geschützt. Im Grundsatz kann es also Schadensersatz geben bei solchen Thermofenstern.

Eva Menges: Zugunsten des Käufers greift der Erfahrungssatz, dass er im Falle der Ausstattung des Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung das Fahrzeug nicht zu dem vereinbarten Preis gekauft hätte.

Max Bauer: Bisher gab es ja eben nur bei vorsätzlicher Schädigung Schadensersatz. Und jetzt ist das anders. Auch bei Fahrlässigkeit durch die

Autohersteller kann es einen Anspruch geben. Das hat auch Rechtsanwalt Matthias Siegmann betont. Er hat einen der Kläger vor dem BGH vertreten.

Matthias Siegmann: Das Urteil bedeutet konkret für die Dieselmotorkäufer, dass jenseits des Vorwurfs der sittenwidrigen Schädigung, bezogen auf den Skandalmotor EA 189, nunmehr auch dann, wenn nur fahrlässig vom Automobilhersteller eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut wurde, Schadensersatz verlangt werden kann.

Klaus Hempel: Das bedeutet also, dass, anders als früher, die Dieselmotorkäufer sich berechnete Hoffnung auf Schadensersatz machen können, wenn Ihr Auto mit einem illegalen Thermofenster arbeitet. Und jetzt wollen wir natürlich wissen: Wenn es Schadensersatz gibt, wieviel gibt es dann, Max?

Max Bauer: Das ist das Besondere an dem Urteil ist, dass der BGH da einen ganz klaren Richtwert gegeben hat - mindestens fünf Prozent, höchstens 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises kann jemand bekommen, der eine solche illegale Abschaltvorrichtung in seinem Auto hat. Das hat die Vorsitzende Richterin des BGH-Diesel-Senats, Eva Menges, ganz deutlich gesagt.

Eva Menges: Innerhalb dieser Bandbreite obliegt die genaue Festlegung dem Richter, der sein Schätzungsermessen ausüben kann, ohne sich vorher sachverständig beraten lassen zu müssen. Auf den vom Richter geschätzten Betrag muss sich der Käufer Vorteile nach Maßgabe der Grundsätze anrechnen lassen, die der Bundesgerichtshof für die Vorteilsausgleichung auf der Grundlage der Gewähr kleinen Schadensersatzes entwickelt hat.

Klaus Hempel: Zu diesem Richter muss man dazu sagen: Es laufen ja ganz viele Verfahren noch in den unteren Instanzen. Das ist sozusagen der Richter, der in der unteren Instanz dann den Betrag festlegen muss. Max, Du musst uns das noch mal einsortieren. Was also kann ich jetzt als Dieselmotorkäufer beanspruchen?

Max Bauer: Einsortieren ist ein gutes Stichwort, Klaus, denn das hatten ja die unteren Gerichte im Grunde auch vom BGH gefordert. Dass der BGH eine Segelanweisung, wie es immer hieß, gibt, dass die jetzt wissen in den unteren Instanzen: Wie müssen wir mit diesen zehntausenden von Dieselmotorklagen umgehen?

Und da ist jetzt eben ganz wichtig, und das ist die sehr präzise Vorgabe: Dieser Minderwert wird berücksichtigt. Zwischen fünf und fünfzehn Prozent kann ich eben von dem gezahlten Kaufpreis zurückbekommen. Ich bekomme es aber wahrscheinlich nicht ganz. Es kann auch noch etwas abgezogen werden. Das sagt der BGH auch, eben gewisse Nutzungsvorteile. Ich konnte das Auto in der Zwischenzeit nutzen, ich konnte es fahren und diese Nutzungsvorteile kann man unter Umständen anrechnen. Das heißt: Der genaue Betrag, den muss dann in jedem Einzelfall noch die untere Instanz klären.

Klaus Hempel: Der Bundesgerichtshof hat hier also ein Grundsatzurteil gefällt und jetzt sind eben die unteren Gerichtsinstanzen am Zug. Man muss wissen: Dort liegen zehntausende von Klagen von Dieseldauern. Diese Verfahren wurden auf Eis gelegt, weil alle auf das BGH-Urteil gewartet haben. Jetzt ist es da. Und mit diesem BGH-Urteil haben die unteren Instanzen eben höchstrichterliche Anweisungen bekommen, wie sie die Paragraphen auslegen müssen und wie sie die Fälle abarbeiten müssen. Das heißt: Die Prozesse gehen jetzt in den unteren Instanzen weiter. Und da stellt sich natürlich die Frage: Was kommt da jetzt auf die Kläger zu? Wie einfach oder wie schwer wird es für die Dieseldauern, ihre Ansprüche durchzusetzen? Eine ganz wichtige Frage dabei: Wer muss eigentlich hier was beweisen? Davon hängt sehr oft ab, ob ich mich als Kläger durchsetzen kann oder nicht.

Max Bauer: Genau. Das ist wahrscheinlich das zweite Große in diesem Urteil, wo der BGH wirklich deutlich auf die Käufer zugegangen ist. Denn es ist so: Ich muss als Käufer eines Diesels mit so einer Abschaltvorrichtung im Grunde nur beweisen, dass in meinem Auto so eine Abschaltvorrichtung verbaut ist. Dann ist erstmal Schluss. Dann geht der Ball ins Spielfeld der Hersteller.

Klaus Hempel: Das dürfte ja relativ einfach sein.

Max Bauer: Das dürfte in den meisten Fällen relativ einfach nachzuweisen sein. Im Notfall muss dann ein Gutachter ran. Aber man kann relativ eindeutig sagen, ob so eine Software drin ist oder nicht. Dann, wie gesagt, wechselt das Ganze ins Spielfeld der Hersteller. Alles Weitere muss dann erstmal im Gang des Prozesses die Herstellerseite beweisen. Sie müsste beweisen, dass diese Abschaltvorrichtung ausnahmsweise doch in Ordnung ist. Das liegt dann in ihrer Verantwortung. Vor allem müssen die Hersteller sich auch entlasten. Sie müssen beweisen, dass sie nicht fahrlässig oder nicht vorsätzlich diese Abschaltvorrichtung verbaut hatten, sie also kein Verschulden trifft. All diese Beweise liegen auf Herstellerseite.

Klaus Hempel: Diese Frage des Verschuldens, das wird sicher in den vielen Verfahren ein ganz wichtiger Punkt sein. Vor Ort beim BGH waren ja auch Vertreter der Autohersteller. Was haben die denn gesagt? Wie haben die argumentiert?

Max Bauer: Der erste Punkt der Autohersteller ist, dass die sich eigentlich immer noch auf den Standpunkt stellen, dass die Abschaltvorrichtungen, die es gibt, die Thermofenster, eigentlich legal sind. Das hat auch die Anwältin von VW gesagt, Martina De Lind van Wijngaarden, das hat sie nach dem Urteil noch einmal betont.

Martina De Lind van Wijngaarden: Das Wichtige ist, dass es den Anspruch, über den der BGH heute gesprochen hat, nur bei Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gibt, Voraussetzung Nummer eins. Die ist bei den EA-288-Fällen nicht gegeben.

Max Bauer: Die Anwältin von VW spricht hier von diesem Motor, EA 288, das ist dieser „Thermofenstermotor“. Der wäre gar keine illegale Abschaltvorrichtung, sagt sie. Außerdem bezweifeln die Autohersteller, dass sie überhaupt schuldhaft gehandelt haben.

Martina De Lind van Wijngaarden: Aus unserer Sicht ist auch Verschulden nicht gegeben, weil das KBA über die EA-288-Funktionen informiert war und bestätigt hat, dass sie in Ordnung sind.

Klaus Hempel: Max, das musst du uns noch etwas genauer erklären. Das ist ja ein ganz wichtiger Punkt. Und das könnte vielleicht sogar die entscheidende Frage sein in den Gerichtsverfahren, was das KBA betrifft.

Max Bauer: Das KBA, das ist das Kraftfahrtbundesamt. Es hatte diese Thermofenster-Technologie ursprünglich einmal genehmigt. Nach dem KBA ist ein Thermofenster zulässig. Damit könnten die Hersteller sagen: Okay, hier hat eine behördliche Stelle gesagt es ist alles in Ordnung, was wir gemacht haben. Uns trifft kein Verschulden. Wir haben nicht vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt und unsere Kunden eben nicht vorsätzlich oder fahrlässig geschädigt.

Klaus Hempel: Das klingt ja zunächst plausibel, wenn die Hersteller sagen: Die zuständige Behörde hat uns bescheinigt, dass alles okay ist mit den Thermofenstern. Wieso sollen wir dann haften? Was sagt denn die Klägersseite dazu?

Max Bauer: Die Kläger sagen, dass die Genehmigung durch das Kraftfahrtbundesamt allein nicht ausreicht. Denn schon als das Kraftfahrtbundesamt dies genehmigt hat, war durchaus der Zweifel in der Welt, ob diese Thermofenster überhaupt in Ordnung sind, ob die nicht eben doch vielleicht illegal sind, eben gerade auch nach den umweltrechtlichen Vorgaben aus dem EU-Recht. Und da sagen die Kläger: Die Hersteller hätten da schon viel mehr vorlegen müssen. Über diese Abschaltvorrichtungen hätten sie ganz genau das Kraftfahrt-Bundesamt informieren müssen. Und da sei nicht alles mit rechten Dingen zugegangen.

Klaus Hempel: Viele betroffene Dieselmotorkäufer haben ja bisher nicht geklagt, auch deshalb, weil der Bundesgerichtshof vor Jahren geurteilt hat, dass es keinen Schadenersatz gibt. Deshalb mussten Dieselmotorkäufer fest damit rechnen, dass sie ein Prozess verlieren werden, was dann auch viel Geld kostet. Jetzt hat der BGH seine Rechtsprechung geändert. Max, da stellt sich die Frage: Sollte ich jetzt klagen? Oder sind meine Ansprüche vielleicht schon verjährt?

Max Bauer: Zu der Verjährung kann man, glaube ich, seriös noch nicht wirklich etwas sagen. Man kann sich natürlich vorstellen, was Verbraucheranwälte jetzt sagen werden. Was braucht man für den Beginn der Verjährung als Jurist? Ein Anspruch muss entstanden sein, dann beginnt die Verjährung. Oder ich muss als Betroffener auch wissen, dass der Anspruch entstanden ist. Ich muss Kenntnis haben von den anspruchsbegründenden Umständen, wie wir immer sagen. Da könnte man jetzt natürlich sagen: Die Rechtsprechung hat sich geändert. Ab jetzt, wegen des BGH-Urteils, weiß ich wirklich, dass ich einen Anspruch habe. Und das heißt: Die Verjährung beginnt erst jetzt. Man könnte aber auch die Gegenseite einnehmen und sagen: Eigentlich liegt ja alles schon vor. Alle Ansprüche sind in der Welt, sie sind entstanden, seit diese Technologie eingebaut ist. Und man hätte auch wissen können, dass das Ganze irgendwie vielleicht nicht ganz so koscher ist. Und deshalb müsste man auf einen viel früheren Zeitpunkt abstellen. Aber da würde ich sagen, das ist noch vollkommen offen. Und das wird wahrscheinlich auch der BGH irgendwann noch einmal entscheiden müssen.

Klaus Hempel: Die Rechtsanwälte, die Verbraucheranwälte, die werden wahrscheinlich argumentieren, da ist noch überhaupt nichts verjährt. Aber die Rechtsfrage ist insoweit offen. Und da muss man sich auch darüber im Klaren sein, dass dann gewisses Risiko besteht, wenn ich klage. Soweit zum BGH-Urteil, zu den

Thermofenstern. Unterm Strich kann man sagen: Die Chancen auf Schadenersatz, die sind deutlich gestiegen. Wie die Prozesse aber in den unteren Instanzen ausgehen, kann man im Moment nicht mit Gewissheit vorhersagen. Viele der Fälle werden sicher erneut beim Bundesgerichtshof landen, der dann prüfen muss, ob die unteren Instanzen die Vorgaben, die der BGH jetzt gemacht hat, richtig angewendet haben oder nicht. Nur eines ist sicher: Das Thema „Thermofenster“, das wird die Gerichte noch Jahre beschäftigen. Das war der Radioreport Recht. Vielen Dank fürs Zuhören. Mein Name ist Klaus Hempel.