

Ausgabe September 2017

Von „Dieselgate“ betroffen? Aktuelles Urteil zur Herstellerhaftung Entscheidung des Landgerichts Krefeld stärkt Verbraucherrechte

Gerade im Hinblick auf die Rechte amerikanischer Verbraucher im Zusammenhang mit „Dieselgate“, über die in Deutschland umfassend berichtet wurde, werden auch hier Stimmen lauter, die eine weitere Stärkung der Verbraucherrechte fordern.

Im Gegensatz zum amerikanischen Recht, bei dem Ansprüche unmittelbar gegen den Hersteller solcher Fahrzeuge geltend gemacht werden können, beschränkten sich in Deutschland diese Rechte praktisch auf Gewährleistungsrechte, die lediglich gegenüber dem Händler als Verkäufer geltend gemacht werden können.

Die juristische Aufarbeitung des Kraftfahrzeug-abgasskandals ist aber nun in die nächste Runde gegangen, eine Stärkung der Verbraucherrechte durch die Gerichte zeichnet sich ab.

Am 19.07.2017 hat das Landgericht Krefeld eine bahnbrechende Entscheidung gefällt, die für die Verbraucher weitreichende Konsequenzen und einen durchsetzbaren Anspruch des Käufers gegen den Hersteller mit sich bringen kann. Das Urteil ist aber noch nicht rechtskräftig.

Nach der bisherigen Rechtslage bestanden für die Käufer von Fahrzeugen, die von Dieselgate betroffen waren, in praktischer Hinsicht lediglich die Möglichkeit, gegenüber dem Händler, von dem sie das Fahrzeug erworben haben, Gewährleistungsrechte und Schadensersatzansprüche aus dem Kaufvertrag geltend zu machen. Derartige Ansprüche verjähren aber in drei Jahren ab Kaufvertragsabschluss.

Wurde das Fahrzeug gebraucht von privat erworben – ohnehin meist unter Ausschluss der

Gewährleistung - bestanden solche Ansprüche nicht.

Ein Rückgriff auf den Hersteller stellte sich als schwierig bis gar unmöglich heraus.

Zwar ist die Rechtsprechung inzwischen der Ansicht, dass die betroffenen Fahrzeuge mangelbehaftet sind, jedoch ist die Rechtsgrundlage für einen Anspruch gegen den Hersteller lediglich die Vorschrift des § 823 BGB wegen unerlaubter Handlung. Dies setzt eine arglistige Täuschung oder einen Verstoß gegen strafrechtliche Normen voraus („Betrugssoftware“).



**Ihre Fragen zum
Vertragsrecht
beantwortet Herr
Rechtsanwalt
Peter Hoffmann**

Und da musste bislang der Nachweis – also die bewusste vorsätzliche arglistige Täuschung über den Inhalt von Schadstoffnormen durch das Fahrzeug oder ein Betrug gegenüber dem Käufer – vom Eigentümer des Fahrzeugs erbracht werden.

Und Kenntnis des Herstellers heißt nicht, dass irgendwer im Konzern davon wusste, sondern dass die vertretungsberechtigten Organe des Herstellers diese Manipulation angeordnet hatten oder zumindest davon wussten.

Bekanntlich waschen aber bei den betroffenen Firmen diese Personen ihre Hände in Unschuld und wollen hiervon nichts gewusst haben.

Ein solcher Nachweis ist angesichts der komplexen Konzernstruktur und ihrer internen Informationspolitik schlichtweg vom Endkunden nicht erbringbar. Zudem sind die Verbraucher ohnehin in erster Linie an den Vertriebshändler gebunden. Und dieser wiederum kann die Schuld von sich abweisen. So scheiterten die meisten Versuche der Käufer ihre Rechte gerichtlich durchzusetzen.

Dies hat sich nun durch die Rechtsprechung der Zivilkammer des Landgerichts Krefeld geändert.

Die Kammer geht in ihrem Urteil (AZ.: 7 O 147/16) davon aus, dass der frühere Vorstandsvorsitzende des VW-Konzerns Prof. Dr. Martin Winterkorn von der Manipulation der Dieselmotoren gewusst haben musste und statuiert so eine Beweislastumkehr.

Die Audi AG als Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns hatte in den Jahren 2005 und 2006 im Rahmen einer Optimierung der Abgaswerte festgestellt, dass eine Erhöhung der Abgasrückführungswerte zu einem schnelleren Zusetzen der Partikelfilter führten und somit die Haltbarkeit der Motoren nicht nur geringfügig beeinflusst wird.

Eine Optimierung der Motoren und Partikelfilter hin zu einem Ausbleiben von Langzeitschäden wurde 2006 als unmöglich angesehen. Hieraufhin wurde die Entscheidung getroffen, eine Software einzusetzen, die dafür Sorge trägt, dass im Prüfbetrieb die Motoren so eingestellt werden, sodass die gesetzlich vorgeschriebenen Stickstoffgrenzen eingehalten werden. Die Fahrzeuge entsprechen im Normalbetrieb durch eine illegale Abschalteneinrichtung hingegen nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Die Software kam in den folgenden Jahren dann auch bei anderen Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns zum Einsatz. Der Konzern habe zudem durch die Heraushebung der besonderen Umweltfreundlichkeit der sog. „Clean-Diesel“ Motorisierung die Verbraucher getäuscht, um mit den von ihr hergestellten Dieselfahrzeugen zum Weltmarktführer in der Automobilbranche aufzusteigen.

Durch einen Bericht des „Spiegel“ im Jahr 2014 wurde die Benutzung der Abschalteneinrichtung in fast allen Modellreihen der neuen Dieselmotoren öffentlich bekannt und löste einen medialen Aufruhr aus.

Angesichts der Tragweite und der Risiken für die Gesamtgeschichte eines so agierenden Konzerns spreche eine tatsächliche Vermutung dafür, dass die Entscheidung, diese illegale Abschalteneinrichtung zu verwenden, auf der Ebene der Geschäftsleitung getroffen worden sein muss. So vermuten die Richter, dass der Vorstand bereits auf der Grundlage der offenkundigen Tatsachen Kenntnis von der aktiven Täuschung seiner Kunden gehabt hat. Eine solche Täuschungshandlung sei „nur vorsätzlich denkbar“. Durch ihre Handlung habe der Konzern eine Beihilfe zur Begehung eines Betrugs der Tochterunternehmen geleistet.

Im konkreten Fall ging es um einen von der Audi AG hergestellten Audi Q5. Für den Verbraucher erkannte das Gericht eine Feststellungsklage als begründet an. Dem getäuschten Verbraucher steht ein Anspruch auf Schadenersatz zu. Die Beweislast für das Verschulden muss der VW Konzern erbringen. Solange dieser lediglich bestreitet, dass sein Vorstand von der Softwaremanipulation keine Kenntnis hatte, trifft ihn angesichts der offenkundigen Anknüpfungstatsachen die Darlegungs- und Beweislast, so die Richter. Dies stellt eine Umkehr der gesetzlich normierten Pflicht zur Erbringung des Beweises dar. Diese ungewöhnliche Entscheidung stellt den Verbraucher in eine bessere Ausgangsposition für die Geltendmachung etwaiger Schäden die sich durch mögliche Steuernachteile und Fahrverbote ergeben können.

Das erstinstanzliche Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Es ist insofern abzuwarten, wie es weitergehen und ob der Gesetzgeber auch in diese Richtung Stärkung der Verbraucherrechte tätig werden wird. Derzeit scheint die Lobby der deutschen Hersteller das zu verhindern.



Herausgeber:

**Hoffmann / Peschkes & Partner GbR
Rechtsanwälte / Fachanwälte**

Langgasse 36 / D-65183 Wiesbaden

**Tel.: 0611 17455-0 / Fax: 0611 17455-10
eMail: info@hpp24.de / www.hpp24.de**