

## VW-Affäre: Wer kann was von wem verlangen?

**Neun Fragen und Antworten.** Nach der Manipulation des Abgasausstoßes seiner Autos kommen auf den VW-Konzern Milliardenforderungen zu. Mit einer Irrtumsanfechtung könnten sich Fahrer wohl am einfachsten der Autos entledigen.

VON BENEDIKT KOMMENDA

**Wien.** 363.400 Diesel-Autos aus dem VW-Konzern (VW, Audi, Seat, Skoda) sind in Österreich von den Abgasmanipulationen des deutschen Herstellers betroffen. Für die Besitzer stellt sich die Frage, was sie aus diesem Grund von wem verlangen können. Aber nicht nur für sie: Auch Händler, Mitbewerber oder Aktionäre könnten Ansprüche stellen. Ein Überblick über die rechtlichen Möglichkeiten – in Österreich wohlgeordnet. Vom drakonischen Schadensersatz (Punitive damages), der VW in den USA droht, ist hier nicht die Rede.

### 1 Eine versprochene Eigenschaft fehlt: ein Fall der Gewährleistung?

Ja klar. „Das ist das Naheliegendste“, sagt Christian Huber, ein aus Österreich stammender Zivilrechtsprofessor an der RWTH Aachen. Den Fahrzeugen fehlt eine zugesagte Eigenschaft. Zur Mängelbehebung im Rahmen der Gewährleistung ist der Vertragspartner verpflichtet, in aller Regel ein Kfz-Händler in Österreich (Ausnahme: Direktkauf beim Hersteller). Die Frist beträgt zwei Jahre ab Übergabe; unter dem Druck der Öffentlichkeit werden VW und die Händler aber nicht umhin können, auch ältere Modelle auf die vertraglich zugesagten Abgaswerte zu bringen. Der Konzern hat angekündigt, im Jänner mit den Arbeiten an den Motoren zu beginnen (!). Für Huber reichlich spät: Mängel müssten innerhalb einer angemessenen Frist von zwei bis vielleicht maximal sechs Wochen behoben werden, meint der Experte. Bleibt auch eine kurze Nachfrist ungenutzt, könnte der Kunde das Fahrzeug zurückgeben und den Preis abzüglich eines Benützungsentgelts zurückverlangen.

### 2 Käufer waren im Irrtum über das Auto: Irrtumsanfechtung möglich?

Wird ein Käufer über eine wesentliche Eigenschaft in die Irre geführt, kann er den Vertrag auflösen. Zivilrechtsexperte Huber: „Ob die Schadstoffwerte etwas höher oder niedriger sind, wird nicht so ins Gewicht fallen. Aber der Irrtum, ein von Manipulationen freies Auto gekauft zu haben, kann sehr wohl eine Rolle spielen.“ Die Irrtumsanfechtung ist sogar die stärkere „Waffe“ als die Gewährleistung: Abgesehen davon, dass sie drei Jahre ab dem Kaufvertrag möglich ist, kann der Verkäufer sie, anders als im Fall einer zeitgerechten Behebung von Mängeln, dem Käufer mit nichts nehmen. Sehr bald könnten sich Händler also im Besitz zahlreicher schwer verkäuflicher Gebrauchtwagen sehen.

### 3 Die Autos sind jetzt weniger wert. Ein Grund für Schadenersatz?

Das ist nicht so einfach. Unbestritten haben die manipulierten Autos an Wert verloren. Wahrscheinlich sogar dauerhaft, also auch dann, wenn sie einst technisch nachgebessert sein sollten und ehrlich auf die richtigen Abgaswerte kommen. Warum? Huber verweist auf den „merkantilen Minderwert“. Auch bei einem Unfallschaden kann dafür Ersatz verlangt werden, dass ein



So mancher VW-Fahrer könnte sein Fahrzeug zurück zum Händler bringen.

[Reuters/Stefan Wermuth]

potenzieller Käufer für ein einwandfrei repariertes Auto weniger bezahlt als für ein Auto ohne Unfall. Die Interessenlage ist hier ganz ähnlich. Aber es geht bei den Abgasmanipulationen nicht um verbeultes Blech, sondern einen reinen Vermögensschaden. Solche Schäden sind nur beschränkt ersatzfähig; hier nur im Rahmen von vertraglichen Beziehungen. Den Kaufvertrag haben Autobesitzer üblicherweise mit einem Händler abgeschlossen. Und diesen trifft kein Verschulden an der werksseitigen Manipulation an den Autos. Daher besteht kein Schadenersatzanspruch gegen ihn; ebenso wenig gegen den Hersteller des Autos, weil dessen Besitzer mit ihm in keiner Vertragsbeziehung steht. Auch hier gilt aber die Ausnahme: Sollte der Einzelne sein Auto direkt im Werk gekauft haben, kann er a) auch den Vermögensschaden geltend machen und b) wird das Verschulden des Verkäufers vermutet. Der muss sich die Manipulationen seiner Mitarbeiter zurechnen lassen.

### 4 Würde Schadenersatz einen Weiterverkauf des Autos voraussetzen?

Schadenersatz wegen der Wertminderung kommt, wie gesagt, nur dann in Frage, wenn das Auto ausnahmsweise direkt vom Hersteller gekauft wurde. Dann aber kann der Ersatz unabhängig davon verlangt werden, ob das Auto bereits weiterverkauft und der Schaden damit realisiert wurde oder noch nicht. Huber zufolge ist in der österreichischen Rechtsprechung seit Jahrzehnten anerkannt, dass der merkantile Minderwert in beiden Fällen gleichermaßen zu ersetzen ist.

### 5 Mitbewerber orten unlautere Wettbewerbsvorteile von VW. Zu Recht?

Das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) bietet zwei Ansatzpunkte für eine Haftung von VW. Es gilt schon als unfaires Verhalten, den Jahresabschluss nicht offenzulegen; umso mehr muss das dann zutreffen, wenn ein Mitbewerber systematische Manipulationen nicht offenlegt. Auch die Täu-

schung über wesentliche Merkmale eines Produkts ist UWG-widrig. Der Vorteil dieser Rechtsgrundlagen: Auch reine Vermögensschäden (s. 3) sind ersatzfähig. Die Frage ist aber, wer in diesem Fall in Anspruch genommen werden kann: Die Händler scheiden aus, weil sie allem Anschein nach ja selbst getäuscht wurden. Sehr wohl in den Wettbewerb eingegriffen hat aber der Hersteller. Eine Haftung gegenüber einem Konkurrenz-Händler würde aber voraussetzen, dass dieser VW ein Verschulden eines Organs (Vorstand) oder eines sogenannten Machthabers (leitender Angestellter) nachweisen kann. Für Huber stellt sich zunächst die Frage, was die Verantwortlichen wussten; hatten sie von nichts eine Ahnung, dann wäre als nächstes ein Organisationsverschulden zu prüfen. Es könnte ja etwas mit der gebotenen Überwachung nicht gestimmt haben. Bleibt noch das Problem der

Schadenshöhe: Ein Mitbewerber müsste z. B. anhand von Umsatzzahlen vor und nach dem Auffliegen des Skandals konkrete Anhaltspunkte für die Dimension des Schadens liefern; der Richter könnte dann die Höhe schätzen.

### 6 Vertragshändler registrieren einen Umsatzrückgang. Haftet VW?

Die Diesel-Affäre mag den einen oder anderen potenziellen Kunden davon abhalten, ein Fahrzeug aus dem VW-Konzern zu kaufen; zumindest aber werden Händler größere Rabatte geben müssen. Können sie wegen Umsatzeinbußen (reine Vermögensschäden!, s. 3) den Hersteller belangen? Universitätsprofessor Huber hält dies für sehr gut möglich. Die Händler stünden ja in einer direkten Vertragsbeziehung mit dem Hersteller; der beliefert sie nicht nur, sondern schreibt ihnen auch allerhand über

Marktauftritt, Mitarbeiterschulungen usw. vor. „Es gibt Loyalitäts- und Förderpflichten zwischen dem Hersteller und dem Händler. Der Hersteller darf den Händler nicht dumm sterben lassen“, so Huber. Vertragswidriges Verhalten führt zu einer Beweislastumkehr punkto Verschulden und macht Vermögensschäden ersatzfähig. Ob freilich ein Händler Ansprüche auch faktisch durchsetzt und damit riskiert, bald nicht mehr Vertragshändler zu sein, ist eine andere Frage.

### 7 Die Luftverschmutzung hat zugenommen. Können Einzelne klagen?

Wohl kaum. Das bisschen Mehr, das manipulierte Motoren aus dem Auspuff geblasen haben, fällt angesichts aller anderer Umweltverschmutzungen nicht ins Gewicht.

### 8 Aktionäre sehen den Kurs massiv gesunken. Wer haftet?

Das ist, weil der VW-Konzern seinen Sitz in Deutschland hat, nach deutschem Recht zu beurteilen. Eine Klage des einzelnen Aktionärs gegen den Vorstand ist ausgeschlossen; die Gesellschaft selbst könnte aber ihre Organe klagen. Selbst durch D & O-Versicherungen mit beträchtlicher Versicherungssumme wird nicht der gesamte Schaden gedeckt sein.

### 9 Nun ist auch von manipulierten CO<sub>2</sub>-Werten die Rede. Geld für Fiskus?

Sollte sich herausstellen, dass auch CO<sub>2</sub>-Werte manipuliert wurden, könnte das Steuernachforderungen nach sich ziehen. Die beim Kauf von Neuwagen fällige Normverbrauchsabgabe wurde immer stärker vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß abhängig. Falsche Ausgangswerte könnten den Fiskus animieren nachzufassen. Die Frage ist nur, bei wem. Die NoVA muss von den Händlern abgeführt werden. Sollten Nachforderungen gegen sie erhoben werden, könnten sie Regress beim Hersteller nehmen. Diesem könnte außerdem ein Finanzstrafverfahren drohen.

## Nur 5000 Euro Strafe für Schummler?

**Sanktionen.** Die Grünen prangern das milde Gesetz an, das Autohersteller schützt. Das Verkehrsministerium interpretiert die Norm aber anders: Die Strafe gelte pro Auto.

VON PHILIPP AICHINGER

**Wien.** „Wenn man ein Vergehen macht, muss die Strafe spürbar sein. Umweltdelikte sind keine Kavaliersdelikte.“ Der grüne Verkehrssprecher Georg Willi ist verstimmt. Höchstens 5000 Euro Strafe könnten VW für Autos mit manipulierten Abgaswerten in Österreich drohen, sagt er.

Grund sei die Regelung in § 134 Abs 1c des Kraftfahrzeuggesetzes. Darin heißt es, dass jemand, der gegen die EU-Vorschriften zur Betriebserlaubnis von Fahrzeugen verstößt, „mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Euro zu bestrafen ist“. Pro Hersteller, nicht pro manipuliertem Fahrzeug, erklärt Willi. Er will eine Gesetzesänderung, nach der Konzerne in solchen Fällen zwischen fünf und 25 Prozent des Neuwagenpreises als Strafe zahlen

müssen. Pro manipuliertem Auto. Die genaue Summe solle abhängig vom Einzelfall festgelegt werden. Bei 60.000 Autos pro Jahr à 1000 Euro Strafe müsste VW dann allein dafür 60 Millionen Euro Buße zahlen, so die grüne Rechnung. Und sie werde noch höher, da ja rund 360.000 Autos aller VW-Konzernmarken in Österreich vom Dieselskandal betroffen sein sollen.

### Ministerium: Gesetz irrelevant

Im Verkehrsministerium interpretiert man das Gesetz anders: Man müsse dieses so lesen, dass pro Auto 5000 Euro Strafe verhängt werden kann, sagt eine Sprecherin von Verkehrsminister Alois Stöger zur „Presse“. Ausjudiziert sei dies aber nicht. Doch das Gesetz habe ohnedies keine Relevanz. Denn nur das Land, in dem die europäische Typengenehmigung ausgestellt wur-

de, dürfe strafen. Österreich sei aber kein Land der Autohersteller, nur eines der Zuliefererbetriebe.

Neue Nahrung erhält durch die Causa VW auch der Ruf nach Gruppenklagen, mit der mehrere Geschädigte zusammen Klage gegen ein Unternehmen erheben können. Zwar gibt es seit 2007 einen Gesetzesentwurf, umgesetzt wurde dieser aber nicht. „Jetzt zeigt sich, dass wir die Gruppenklage dringend brauchen. Worauf wartet Justizminister Brandstetter noch?“, fragt der grüne Justizsprecher Albert Steinhauser.

„Wir wollen das Instrument der Sammelklage noch in dieser Legislaturperiode – so bald wie möglich – umsetzen. Dafür sind wir aber darauf angewiesen, dass sich die Justizsprecher auf eine Reform verständigen“, heißt es dazu aus dem Kabinett Brandstetter.