



Prof. Dr. Joachim Jahn

# Vereitelte Rechtssicherheit

Mehr als 550 Berufungen sind im Diesel-Skandal bislang am OLG Braunschweig eingegangen, und rund die Hälfte der Fälle ist bereits erledigt – durch Rücknahme der Klage. Die Zahl der Verhandlungstage bislang: null. Dasselbe Bild zeigt sich an vielen Obergerichten; insgesamt geht es um Tausende von Verfahren. Der von VW mehr oder weniger abgestrittene, aber durch Vertraulichkeitsvereinbarungen gestützte Eindruck lautet: Der Wolfsburger Autobauer verhindert systematisch Urteile zu seinen Ungunsten. Mit der Folge, dass der BGH auf diesem Weg kaum noch Rechtsklarheit schaffen kann, bevor in der Breite die Verjährung droht. Ohne ein klares Signal aus Karlsruhe ist aber vielen Betroffenen der Rechtsweg zu mühsam – und vor allem das Kostenrisiko zu groß.

Ein Phänomen, das auch am obersten Zivilgericht bekannt ist. Immer wieder beklagen dort Vorsitzende insbesondere von Banken- und Versicherungssenat, dass man für den Papierkorb arbeite, weil Finanzkonzerne im letzten Moment einen Rückzieher machen und Kläger klaglos stellen. Vor fünf Jahren wollte der Bundestag dies durch eine kleine Reform verhindern: Nach § 565 S. 2 ZPO kann seither ohne Einwilligung des Revisionsbeklagten das Rechtsmittel nur bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung zurückgenommen werden. Als Ziel nannte der Rechtsausschuss: Diejenige Prozesspartei, die aufgrund der mündlichen Verhandlung von einer nachteiligen Entscheidung des Gerichts ausgeht, solle diese nicht mehr einseitig verhindern können. Doch wie aus Karlsruhe zu hören ist, hat sich an dieser Unsitte ganzer Wirtschaftsbranchen, systematisch eine für sie ungünstige Rechtslage – und damit Rechtssicherheit – zu vereiteln, nichts geändert.

Ein Segen ist daher die Einführung der „zivilprozessualen Musterfeststellungsklage“. Ein ähnliches, aber eher schwerfälliges Instrument gibt es mit dem „Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz“ (KapMuG) seit 2005, als die Justiz in der Klageflut von Aktionären gegen die Deutsche Telekom zu ertrinken drohte. Am 1.11. treten nun (für Diesel-Geplagte gerade noch rechtzeitig) die §§ 606 ff. ZPO in Kraft. Der Bundesverband der Verbraucherzentralen (vzbv) und der Automobilclub ADAC haben in einer ungewöhnlichen Allianz schon angekündigt, an diesem Tag ein Pilotverfahren einzuleiten. Auch wenn es sich nur auf einen einzelnen Motorentyp beziehen soll, dürfte damit einiges geklärt werden. Denn die beiden Verbände werden sich nicht von ihrem milliarden-schweren Gegner auskaufen lassen, bevor das letztinstanzliche Urteil ergeht.

Bei allem Streit um rechtstechnische Details ist Deutschland damit in der Diskussion um Streu-, Massen- und Bagatellschäden ein Stück weitergekommen. Erpressungspotenzial wie in den USA mit den dortigen Sammelklagen hat die hiesige Wirtschaft nicht zu befürchten: Die „rationale Apathie“ der Geschädigten wird in vernünftige Bahnen gelenkt. Bleibt nur zu hoffen, dass die EU, die mit eigenen Plänen für kollektiven Rechtsschutz in den Startlöchern steht, nicht übers Ziel hinausschießt. •

---

Prof. Dr. Joachim Jahn ist Mitglied der NJW-Schriftleitung