

ZUSAMMENFASSUNG

Durch den „Diesel-Skandal“ ist das Schadensrecht neuerdings wieder in erheblichem Maße sowohl in den wissenschaftlichen als auch in den gerichtlichen Fokus gerückt. Die Grundsatzentscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 25. Mai 2020, mit der die Haftung der Volkswagen AG wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB aufgrund der Abschaltvorrichtung im Motortyp EA 189 bestätigt wurde, hat einerseits die bestehenden Rechtsunsicherheiten beseitigt, andererseits jedoch neue rechtswissenschaftliche Diskussionen aufgeworfen. Tatsächlich wurden in den folgenden Jahren unterschiedliche Entscheidungen hinsichtlich der Schadensberechnung getroffen. Dennoch sind die grundlegenden Feststellungen zur Herstellerhaftung in dieser Grundsatzentscheidung enthalten.

Der auffälligste Aspekt dieser Entscheidung ist die Begründung des ersatzfähigen Schadens. Denn in den VW Diesel-Fällen lässt sich ein Vermögensschaden nicht auf der Grundlage eines rechnerischen Minus begründen. Aus diesem Grund hat sich der BGH für einen Ansatz entschieden, der sich am Schutzzweck der Haftung orientiert.

Der BGH hat in den Diesel-Fällen die im Rahmen der culpa in contrahendo entwickelte Rechtsprechung zur schadensrechtlichen Rückabwicklung des Vertrages konsequent auf die deliktische Haftung des Herstellers gemäß § 826 BGB übertragen. Die schadensrechtliche „Rückabwicklung“ des unerwünschten Vertrags wird in das Verhältnis zwischen Hersteller und Fahrzeugkäufer verlegt. Der BGH hat den Abschluss eines Vertrags, den der Kläger bei Kenntnis der Abschaltvorrichtung nicht geschlossen hätte, unter bestimmten Voraussetzungen als ersatzfähigen Schaden qualifiziert. Das setzt die Feststellung voraus, dass § 826 BGB nicht nur das Vermögen, sondern auch die rechtsgeschäftliche Entscheidungsfreiheit als solche schützt. Dabei bejahte der BGH einen solchen Schaden mit der zentralen Erwägung, dass ein Käufer bei der bestehenden Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung vernünftigerweise vom Erwerb des Fahrzeugs abgesehen hätte.

Ausgehend von der Auffassung, dass der „Schaden“ im Sinne von § 826 BGB darin besteht, dass der Käufer zum Abschluss eines unerwünschten

Vertrags veranlasst wurde, richtet sich der Schadensersatzanspruch des Käufers gemäß § 249 I BGB auf die „Rückabwicklung“ des unerwünschten Vertrags. Das von den Gerichten angewandte Verfahren der „Rückzahlung“ ist im herkömmlichen Sinne keine vertragliche Rückabwicklung, sondern führt lediglich durch die Ersatzleistung zu dem gleichen wirtschaftlichen Ergebnis wie die Rückabwicklung des Vertrags. Diese Praxis, die durch den Dieselskandal im deutschen Recht erneut in den Fokus gerückt ist, zeigt, inwieweit das normative Schadensverständnis die durch die Differenzhypothese erzielten Ergebnisse verändern kann. Dieses Ergebnis entspricht zwar dem Schutzzweck der verletzten Norm, doch die Konstruktion einer vertragsrechtlichen Auflösung zwischen Hersteller und Käufer, zwischen denen kein Vertragsverhältnis besteht, ist sowohl dogmatisch als auch systematisch kritikwürdig.

Die untersuchte Entscheidung veranschaulicht das grundlegende Problem des Schadensersatzrechts: Bei der Ermittlung des ersatzfähigen Schadens erweist sich die rein rechnerische Schadensbetrachtung der Differenzhypothese als unzureichend; andererseits führt der normative Schadensbegriff mangels abstrahierend-generalisierender Kriterien zu einer Abkehr von dogmatisch stimmigen Lösungen und birgt das Risiko, lediglich als Instrument zur Legitimierung von der Differenzhypothese abweichender Ergebnisse herangezogen zu werden.

Die Frage, ob die Nutzung des erworbenen Fahrzeugs im Wege der Vorteilsausgleichung anzurechnen sei, war in der untergerichtlichen Rechtsprechung und in der Literatur besonders umstritten. Der BGH hat die Auffassung verworfen, es sei „unbillig“, wenn der Hersteller durch die Anrechnung von Nutzungsvorteilen bei einem Fahrzeug mit manipulierter Software eine Entlastung erfahre, und dass dies mit der Präventionsfunktion des Deliktsrechts unvereinbar sei. Diese Sichtweise ist dogmatisch zwar konsequent, da sie das schadensrechtliche Bereicherungsverbot wahrt. Gleichwohl erweist sich das Ergebnis für viele Fahrzeughalter in der Praxis als unbefriedigend. Denn durch die Anrechnung des Nutzungsvorteils bleibt das wirtschaftliche Ergebnis für die Käufer weit hinter den Erwartungen zurück, was langjährige Rechtsstreitigkeiten praktisch wertlos macht.