

Help yourself

SAMMELKLAGEN? Die Wogen gehen hoch rund um den Dieselmotor. Speziell in Deutschland drohen demnächst erste Fahrverbote. In Österreich kann noch in aller Ruhe darüber nachgedacht werden, auf welchem Weg Dieselfahrer zu ihrem Recht kommen ...



es studio Merck

DR. BENEDIKT WALLNER
Benedikt Wallner Rechtsanwalt
Gesellschaft mbH
Trausongasse 6/4, 1080 Wien
www.wienrecht.at

Man sagt über Franz Klein, er habe das Entstehen eines Zivilprozesses als ein rasch zu beseitigendes soziales Übel mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft aufgefasst. Deshalb schuf er die ZPO so, dass der Prozess einfach, rasch und billig ausgestaltet wurde. „Die Wirtschaft“ war 1895 eine *Produktionsökonomie*. Sie brauchte, nach Zygmunt Bauman, ein Zusammenkommen von Unternehmern und Arbeitern. 120 Jahre später braucht die *Konsumökonomie* aber ein Zusammenkommen von Käufern und Verkäufern. Hersteller von Massware – nicht nur Autos – müssen darauf vertrauen, dass der Markt ihnen vertraut.

Untersuchungen in Deutschland zeigen, wie stark das Image der Autoindustrie unter dem Dieselskandal gelitten hat. Urteilen 2014 noch 62% der Bevölkerung positiv über die Autohersteller, sind es aktuell nur noch 26%. Die Mehrheit würde die Schaffung von Sammelklagen (SKL) als juristisches Mittel begrüßen.² Der Gesetzgeber schafft sie aber nicht, weil er sich von kurzfristigen Lobbies einspannen lässt, die ihrerseits „negative Auswirkungen auf die Wirtschaft verhindern“ wollen. So konnte jeder mittlere Massenschaden einen großen Gerichtshof, der auf einen Jahresanfall von etwa 3.700 Fällen ausgelegt ist wie das Handelsgericht Wien, lahmlegen. Wenn Verfahren nicht geführt werden können, weil die Instrumente dazu fehlen, bevorzugt das die Rechtsbrecher. So etwas erschüttert das Vertrauen in Rechtsstaat und Wirtschaft.

Doch auch wenn sie nicht im Gesetz steht, gibt es die SKL längst: etwa in Gestalt der „SKL nach österreichischem Recht“³ oder in der Form, wie wir es damals beim Massenschaden AMIS ge-

handhabt haben: durch Führung von Musterverfahren unter Vereinbarung eines Verjährungsverzichts.⁴

Betroffen ist keineswegs nur die Klagsseite,⁵ sondern auch die Justiz, die schon längst die *lex lata* auslotet; so hat sie etwa in unserem aktuellen SKL-Fall ALPINE klargestellt, dass der Kostenvorschuss in immerhin siebenstelliger Höhe für das Gutachten nicht von jedem Kläger erneut zur Gänze aufzubringen ist.⁶ Betroffen ist schließlich jede potentielle künftige Beklagte, die wissen will, was ihr droht.

SKL haben denselben rechtshygienischen Effekt, den der RL-Gesetzgeber dem *Private Law Enforcement* im Kartellschadenersatzrecht zusinnt:⁷ rechtskonformes Verhalten herstellen, rechtswidriges Verhalten sanktionieren – sozusagen ein Outsourcing der Rechtspflege.

Anders als bei der US-amerikanischen *Class Action* ist in Österreich aufgrund der *Losser pays*-Regel im Falle des Unterliegens Prozesskostenersatz zu leisten. Daraus folgt, dass Prozesskostenfinanzierer in weit stärkerem Ausmaß als Rechtsschutzversicherungen⁸ eine penible Vorprüfung durchführen und SKL nur dann finanzieren, wenn ihre Chancen-/Risikoanalysen ganz überwiegend zu Gunsten der Finanzierung ausfallen.

Wird also der Gesetzgeber heute noch von Industrie-Lobbies beeinflusst, so könnte dies schon bald irrelevant werden: Die Evolution der Rechtsverfolgung ist mit SKL und neuen Informationsportalen (schlechte Kritiken etc. in den sozialen Netzwerken) in eine neue Ära eingetreten.

¹ RA in Wien.

² ROLAND Rechtsreport 2018, 9 mwN.

³ Ob 116/0SW; RIS-Justiz RS0037628 [T].

⁴ die E 1 Ob 186/11 a hat schlichtweg zu einem Generalvergleich geführt.

⁵ Keineswegs nur Verbraucher, sondern auch Unternehmer mit ihren Fahrzeug(flott)en gegenüber einem Kartell oder einem Motorenhersteller.

⁶ OLG Wien, 2 R 198/13z u.a.

⁷ 2014/104/EU ErWG (3).

⁸ zur Erfolgsaussichtsprüfung nach den ARB vgl. 7Ob19 II 4k.