

# Gewährleistung und Haftung im VW-Abgasskandal

ARNOLD F. RUSCH/ANGELO SCHWIZER\*

## Inhaltsverzeichnis

I. Was ist passiert? .....	188
II. Regelung der Sachgewähr in den Verträgen.....	189
III. Decken die Garantien von Hersteller und Verkäufer alle Folgen der Manipulationen? .....	191
A. Schwächerer Motor und höherer Verbrauch.....	191
B. Schäden aufgrund des Nutzungsausfalls.....	192
C. Wertverlust .....	192
D. Kosten der Anpassungen im Rahmen des Rückrufs .....	193
E. Kosten und Schäden nach Ablauf der Garantie .....	193
IV. Gibt es vertragliche Lösungen? .....	193
A. Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter.....	195
B. Drittschadensliquidation .....	196
C. Ausdehnung der vertraglichen Frist auf die Herstellergarantie .....	197
D. Zurechnungsmodelle.....	198
V. Vertrauenshaftung .....	199
VI. Klage aus sittenwidriger Schädigung?.....	200
VII. Literaturverzeichnis .....	203

---

\* Dr. Angelo Schwizer, Rechtsanwalt und öffentlicher Notar in Gossau (SG). Rechtsanwalt Prof. Dr. Arnold Rusch, LL.M., Universität Freiburg.

## I. Was ist passiert?

Mehrere Fahrzeugreihen des Volkswagen-Konzerns enthalten eine Vorrichtung, die den Alltagsbetrieb vom Betrieb auf dem Abgas-Prüfstand unterscheidet und die Motorencharakteristik samt Abgasreinigung entsprechend anpasst. Mit dieser Abschaltvorrichtung emittieren die Fahrzeuge auf der Strasse ein Vielfaches der zulässigen Menge an Abgasen, während die Werte auf dem Prüfstand stimmen. Volkswagen hat dies eingeräumt und führt derzeit eine Rückrufaktion aller betroffenen Fahrzeuge durch. Bei einem Teil der Fahrzeuge lässt sich das Problem durch Einspielung einer neuen Software lösen. Bei anderen Fahrzeugen bedarf es zusätzlicher Anpassungen der Hardware.<sup>1</sup> Weltweit sind Millionen von Fahrzeugen aus dem VW-Konzern betroffen.

Für die jeweiligen Fahrzeughalter stellt sich die Frage, welche Auswirkungen die Manipulationen und der Rückruf mit sich bringen und welche Rechte ihnen gegenüber wem zustehen. Zwar hat Volkswagen zugesichert, dass der Rückruf den Kunden nichts kosten wird.<sup>2</sup> Dennoch besteht die Befürchtung, dass die Fahrzeuge nach der Nachrüstung mehr Kraftstoff verbrauchen, weniger Leistung erbringen und im Weiterverkauf tiefere Preise erzielen. Ferner bringt die Nachrüstung verschiedene Begleitkosten und mögliche weitere Schadensposten mit sich. Zu denken ist an Weg- und Transportkosten sowie den Nutzungsausfall.

Die vorliegenden Gedanken gehen auf die CO<sub>2</sub>-Problematik sowie auf steuer- und zulassungsrechtliche Fragen der NO<sub>x</sub>-Problematik nicht ein. Die CO<sub>2</sub>-Problematik ergab sich durch manipulierte Verbrauchsmessungen. Diese Manipulationen erfordern keine technischen Anpassungen, sondern ausschliesslich eine steuerrechtliche Neuklassifizierung des Fahrzeugs. Volkswagen hat bereits zugesichert, allfällige Steuernachforderungen wegen falsch klassifizierter Energieeffizienz der Fahrzeuge zu übernehmen.<sup>3</sup> Auch hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den ursprünglich angeordneten Zulassungszug weitgehend zurückgenommen.<sup>4</sup> Die nachfolgenden Gedanken wollen Lösungen für Käufer darlegen, die ein Fahrzeug in der Schweiz über den offizi-

---

<sup>1</sup> Vgl. statt vieler die Klageschrift des US Department of Justice, Internet: <[www.justice.gov/opa/file/809826/download](http://www.justice.gov/opa/file/809826/download)> und <<http://info.volkswagen.de/ch/de/home.html>> (beide zuletzt besucht am 3.5.2016).

<sup>2</sup> Internet: <<http://info.volkswagen.de/ch/de/home/news/article-5.html>> (zuletzt besucht am 3.5.2016).

<sup>3</sup> Gemäss Bericht in der NZZ am Sonntag, 8.11.2015, 35.

<sup>4</sup> Internet: <[www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=60504](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=60504)> (zuletzt besucht am 3.5.2016).

ellen VW-Absatzkanal gekauft haben, unter Ausschluss des Leasings, Direktimports und Occasionshandels. Dabei zeigt sich, dass die von der Lehre bereits Mitte des letzten Jahrhunderts aufgezeigte Problematik der Sachgewährleistung bei der indirekten Distribution nach wie vor aktuell ist.<sup>5</sup>

## II. Regelung der Sachgewähr in den Verträgen

„Offiziell“ gelangen Neuwagen aus dem Volkswagen-Konzern über die AMAG-Gruppe als Importeurin zum Schweizer Endkunden. Die AMAG ist gleichzeitig auch im Retail-Geschäft tätig. Sie verkauft einen Teil der Neufahrzeuge direkt, den anderen über ein Netz selbständiger Vertragshändler an Endabnehmer. Die Recherche für den vorliegenden Beitrag hat folgende typische Regelung der Sachgewähr offengelegt:

- Der Endkunde schliesst demnach entweder einen Kaufvertrag mit der AMAG oder einem selbständigen Vertragshändler ab. Audi, Volkswagen, Seat und Skoda versprechen als Hersteller dem Käufer beim Kauf eines Neuwagens in Form einer Broschüre eine zweijährige Garantie. Diese deckt alle Mängel an Werkstoff und Werkarbeit während zwei Jahren ab Ablieferung oder Erstzulassung<sup>6</sup> ab. Im Mangelfall hat der Käufer ein ausschliessliches Nachbesserungsrecht. Die Garantie schliesst weitere Ansprüche aus (Wandlung, Lieferung wahrhafter Ware, Ersatz des unmittelbaren oder mittelbaren Schadens).<sup>7</sup> Voraussetzungen für die Geltendmachung der Garantie sind mitunter die Einhaltung des vom Hersteller vorgegebenen Serviceintervalls und der Betriebsanleitung, die unverzügliche Mängelanzeige und das Nichtvorliegen von Selbst- oder Drittverschulden sowie höherer Gewalt als Mangelursache. Darüber hinaus erhält der Käufer die Offerte, eine Garantieverlängerung auf fünf Jahre zu erwerben (sog. Anschlussgarantie).
- Die allgemeinen Vertragsbedingungen der AMAG Retail halten im Abschnitt „Haftung für Sachmängel“ fest, dass der Käufer die Herstellergarantie gemäss den ihm vom Verkäufer übergebenen Garantiebedingungen

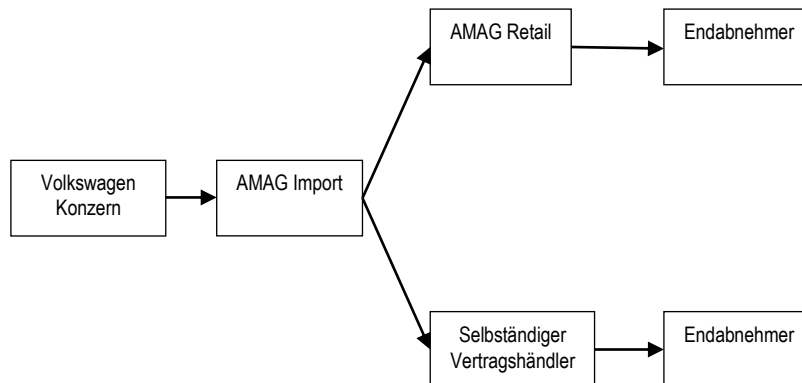
---

<sup>5</sup> Vgl. CANARIS, JZ 1968, 494 ff. sowie die Habilitationsschriften von DIEDERICHSEN und HASSEMER.

<sup>6</sup> Es gilt das zuerst eingetretene Ereignis für den Beginn der Garantiedauer.

<sup>7</sup> Die Wandlung lebt gemäss den allgemeinen Vertragsbestimmungen von Audi wieder auf, wenn die Nachbesserung wiederholt scheitert: „Kann ein erheblicher Fehler trotz wiederholter Nachbesserung nicht behoben werden, so ist der Käufer berechtigt, eine Reduktion des Kaufpreises oder die Rückgängigmachung des Vertrages zu verlangen.“; dies deckt sich mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, vgl. BGE 91 II 344 ff., 350 f.; vgl. auch BGE 136 III 273 ff., 275 f.

geltend machen könne. Der Verkäufer leiste Sachgewähr im Rahmen und Umfang dieser Garantie, unter Ausschluss jeder weitergehenden Gewährleistung. Die allgemeinen Vertragsbedingungen der selbständigen Vertragshändler decken sich – soweit ersichtlich – in den meisten Fällen mit denjenigen von AMAG Retail.



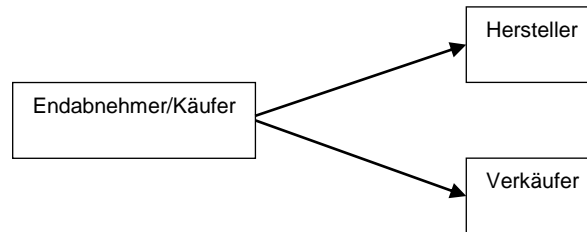
Der Käufer kann gestützt auf die Herstellergarantie die versprochenen Rechte gegenüber dem Hersteller geltend machen.<sup>8</sup> Bei der vorliegend gewährten Garantie handelt es sich um eine verkehrstypische Haltbarkeitsgarantie (unselbständige Garantie),<sup>9</sup> wonach der Käufer vom Hersteller Nachbesserung verlangen kann, falls während der Garantiedauer ein Sachmangel auftritt und dieser nicht Folge eines Selbst-/Drittverschuldens oder höherer Gewalt bildet. Dies steht alles unter der Bedingung der Einhaltung der vorgeschriebenen Serviceintervalle. Die Herstellergarantie schliesst weitergehende Ansprüche aus. Insgesamt kann somit ein Schweizer Käufer, der einen Neuwagen auf „offiziellem“ Weg erwirbt, bei Sachmängeln während zwei bzw. drei Jahren direkt auf den Verkäufer oder den Hersteller greifen. Somit steht dem Käufer beim Vorliegen eines Sachmangels einerseits ein Anspruch aus Herstellergarantie gegenüber dem Hersteller und andererseits derselbe Anspruch aus Kaufvertrag gegenüber dem Verkäufer (sog. Verkäufergarantie) zu. Dabei besteht im Aussenverhältnis Anspruchskonkurrenz und im Innenverhältnis Solidarität.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Mit Herstellergarantieerklärungen wird im Regelfall der Auslobungs- oder Vertragsstatbestand erfüllt (Art. 1 ff., 8 OR; vgl. SCHWIZER, N 33 ff.).

<sup>9</sup> Für eine Übersicht über die verschiedenen Garantiearten vgl. BGE 122 III 426 ff., 428 und MK-WESTERMANN, § 443 N 8-10.

<sup>10</sup> Vgl. hierzu im Einzelnen SCHWIZER, N 259 ff.



### III. Decken die Garantien von Hersteller und Verkäufer alle Folgen der Manipulationen?

Die Garantie von Volkswagen wird dem Endkunden auf freiwilliger Basis versprochen. Volkswagen kann den Garantiefumfang grundsätzlich frei festlegen. Gleiches gilt prinzipiell auch für AMAG Retail und die selbständigen Vertragshändler, zumal die Gewährleistungsordnung von Art. 197 ff. OR unter Beachtung der allgemeinen Inhaltsschranken für Verträge (Art. 19/20 OR) sowie unter Vorbehalt besonderer Normen, welche die Privatautonomie beschränken (Art. 100, 199, 210 Abs. 4/6 OR sowie Art. 8 UWG), abgeändert oder gar ausgeschlossen werden kann.<sup>11</sup> Im Folgenden wird nun geprüft, welche der möglicherweise mit den Schummeleien verbundenen Folgen von den dargelegten Garantiezusagen gedeckt sind:

#### A. Schwächerer Motor und höherer Verbrauch

Die konkrete Auswirkung der Rückrufaktion auf Leistung und Verbrauch ist derzeit noch offen. Denkbar sind eine schwächere Motorenleistung und ein höherer Verbrauch. Soweit diese Befürchtung zutrifft, wären diese Beeinträchtigungen von den Haltbarkeitsgarantien gedeckt. Denn sowohl Hersteller als auch Verkäufer stehen dem Käufer für die volle Fehlerfreiheit des Fahrzeugs innerhalb von zwei Jahren ein („Vollgarantie“). In diesem Fall kann der Käufer Nachbesserung verlangen. Scheitert auch diese, gewähren die Garantiebestimmungen eine Reduktion des Kaufpreises oder die Rückgabe des Fahrzeugs. In Übereinstimmung mit der Rechtslage in Deutschland scheint es angemessen, nach zwei fehlgeschlagenen Versuchen die Wandlung oder Minderung wieder zuzulassen.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Vgl. KOLLER, § 12 N 231.

<sup>12</sup> Vgl. BGE 91 II 344 ff., 350 und § 440 S. 1 BGB (dazu BGH, Urteil vom 23.1.2013 – VIII ZR 140/12, NJW 2013, 1523 ff.).

## **B. Schäden aufgrund des Nutzungsausfalls**

Generell ist zwischen Nutzungsausfällen mit und ohne Vermögensfolge zu unterscheiden. Fallen z.B. Mietkosten für ein Ersatzauto während der Reparaturdauer an, dann ist von einem konkreten Nutzungsausfall die Rede. Beim Wegfall blosser Gebrauchsvorteile liegt hingegen ein abstrakter Nutzungsausfall vor.<sup>13</sup> Ein Teil der Lehre und das Bundesgericht anerkennen einzig den konkreten Nutzungsausfall als ersatzberechtigt an.<sup>14</sup>

Mit der Rückrufaktion ist für den Käufer naturgemäss ein Nutzungsausfall verbunden. Volkswagen und AMAG Retail versuchen jedoch, in ihren Haltbarkeitsgarantien solche weitergehende Schadenersatzansprüche generell auszuschliessen. Es fragt sich, ob Gültigkeitshindernisse bestehen, welche die Rechtswirkung der zwischen Käufer und Hersteller sowie zwischen Käufer und Verkäufer vereinbarten Haftungsausschlüsse zu unterbinden vermögen. Dabei ist insbesondere an Art. 100 und 199 OR sowie Art. 8 UWG zu denken.

Der Ausschluss der Nutzungsausfälle durch Volkswagen als Hersteller lässt sich aufgrund des arglistig oder zumindest eventualvorsätzlich verschwiegenen und ebenso herbeigeführten Mangels nicht halten (Art. 100, 199 OR). Bei den direkten Verkäufern (AMAG Retail bzw. die selbständigen Vertragshändler) sieht die Situation anders aus. Hier ist es einzig möglich, sich auf einen Verstoss gegen Art. 8 UWG zu stützen. Diesen könnte man beim Ausschluss für Konsumenten bejahen, weil er keine Ausnahme für grobfahrlässiges oder vorsätzliches Handeln macht (strittig).<sup>15</sup>

## **C. Wertverlust**

Selbst wenn die Nachrüstungsmassnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Fahrzeugeigenschaften zeitigen, ist davon auszugehen, dass bei den betroffenen Fahrzeugen ein Minderwert bleiben wird. Überwiegender Auffassung nach handelt es sich hierbei um einen Mangelfolgeschaden.<sup>16</sup> Volkswagen und AMAG Retail (bzw. die eigenständigen Vertragshändler) schliessen solche Schäden in den Garantiedokumenten aus. Dazu kann somit das im Zusammenhang mit dem Nutzungsausfall Gesagte auch Geltung beanspruchen.

---

<sup>13</sup> Vgl. z.B. STÖCKLI, 11.

<sup>14</sup> Vgl. z.B. BGE 126 III 388 ff., 394 f. und BGE 132 III 379 ff., 383 f.; vgl. die Übersicht und die ebenfalls ablehnende Haltung bei BSK OR I-KESSLER, Art. 41 N 4; die Ersatzfähigkeit des abstrakten Nutzungsausfalls bejaht KLETT, HAVE 2012, 377 ff.

<sup>15</sup> Vgl. RUSCH, AJP 2014, 206 f.

<sup>16</sup> HGer Zürich, Urteil vom 26.11.2014, HG120158, E. 7.3; BSK OR I-ZINDEL/PULVER/SCHOTT, Art. 368 N 38, m.w.H., auch auf abweichende Meinungen.

#### D. Kosten der Anpassungen im Rahmen des Rückrufs

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kann einen Fahrzeugrückruf wegen fehlender Typenkonformität erzwingen (Art. 31b TGV). Einem behördlichen Rückruf muss man als Halter eines betroffenen Fahrzeugs Folge leisten, doch erfolgt der Schweizer Rückruf auf freiwilliger Basis ohne behördliche Mitwirkung. Die Kosten aller Massnahmen im Zusammenhang mit der Konformitätsüberprüfung trägt gemäss Art. 26 Abs. 3 TGV der Inhaber der Typen genehmigung, also Volkswagen. Diese Norm regelt indes nur das Verhältnis zwischen Importeur und dem Bundesamt, nicht aber zwischen Fahrzeughalter und Hersteller bzw. Verkäufer. Daraus folgt: Solange eine Herstellergarantie oder die gesetzliche Gewährleistung läuft, kann der Fahrzeughalter die Kosten abwälzen.<sup>17</sup> Volkswagen hat indes bereits angekündigt, alle Kosten des Rückrufs zu übernehmen.

#### E. Kosten und Schäden nach Ablauf der Garantie

Die vorstehenden Überlegungen lassen den zeitlichen Aspekt ausser Acht. Mit Ausnahme der bereits angekündigten Übernahme der Rückrufkosten stehen sämtliche Ansprüche *unter der Voraussetzung der noch bestehenden Garantie*. Indes sind von den Abgasmanipulationen viele Fahrzeuge betroffen, für die zufolge Zeitablaufs keine Garantie mehr besteht.<sup>18</sup> Das Korrektiv zu diesem Problembereich thematisieren wir in den folgenden Überlegungen.

### IV. Gibt es vertragliche Lösungen?

Volkswagen und AMAG haben für die ganzen Probleme im Zusammenhang mit der Abgasaffäre einen Verjährungsverzicht abgegeben, der auch für bereits verjährte Forderungen gilt. Der Verjährungsverzicht ist auf den 31. Dezember 2017 befristet.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Vgl. HOLLIGER-HAGMANN, 86.

<sup>18</sup> Neben dem Zeitablauf gibt es selbstverständlich weitere potentielle Untergangsgründe für die Ansprüche aus Verkäufer- und Herstellergarantie (z.B. rechtsgenügende Mängelrüge, Einhaltung des Serviceintervalls usw.). Freilich gilt es im Einzelfall jeweils zu untersuchen, ob die vom Verkäufer und/oder Hersteller stipulierten Voraussetzungen für die Geltendmachung des Garantieanspruchs tatsächlich rechtsgültig sind (insbesondere Vereinbarkeit mit Art 8 UWG aufgrund des AGB-Charakters solcher Bestimmungen).

<sup>19</sup> Gemäss Erklärung im Internet: „Die Volkswagen AG und AMAG verzichten ausdrücklich bis zum 31.12.2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen. Der Verjährungsverzicht für derartige An-

Da Skandale weiterer Hersteller absehbar sind, ist die Frage dennoch zu stellen, wie man auch ohne Verjährungsverzicht eine längere Frist herleiten könnte. Zur Beantwortung dieser Frage sollte man die Analyse mit einer vereinfachten Fragestellung veranschaulichen: Wer sein Fahrzeug direkt bei Volkswagen kauft, hätte ohne Zweifel die Sachgewährleistung aufgrund des arglistig herbeigeführten Mangels für zehn Jahre gemäss Art. 210 Abs. 6 OR. *Weshalb soll dies anders sein, wenn das Fahrzeug durch mehrere Hände bis zum Endabnehmer gelangt ist?*<sup>20</sup> Der Weg dazu könnte über den *Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter*, über die *Drittschadensliquidation* oder eine entsprechende *Verlängerung der Herstellergarantie verlaufen*.

Die Lehre verneint einen Anspruch aus Drittschadensliquidation oder Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter, weil aufgrund der bestehenden Produkthaftpflicht kein Bedürfnis dafür bestehe.<sup>21</sup> Das Bundesgericht hat die Drittschadensliquidation und den Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter schon mehrfach thematisiert, jedoch noch nie gestützt darauf einen Anspruch bejaht.<sup>22</sup> Gerade der VW-Abgasskandal könnte Anlass bieten, dies zu hinterfragen. Wie kann man sich auf die lange Frist gemäss Art. 210 Abs. 6 OR berufen, wenn der jeweilige VW-Händler bezüglich der Manipulationen ahnungslos war – und nur mit diesem hat man einen Vertrag geschlossen? Wie kann man reine Vermögensschäden geltend machen, wenn den Verkäufer kein Verschulden trifft? Besonders stossend erscheint dies, weil Volkswagen durch die Manipulationssoftware Millionen eingespart und ebensolche Gewinne erzielt hat.<sup>23</sup>

---

sprüche gilt auch, soweit diese bereits verjährt sind. Durch blosses Zuwarten entstehen Volkswagen-Kunden daher keinerlei Nachteile. Dies bedeutet, dass alle betroffenen Kunden die Durchführung der diesbezüglich erforderlichen technischen Massnahme an Ihrem Fahrzeug bis zum oben genannten Zeitpunkt risikofrei abwarten können.“  
<<http://info.volkswagen.com/ch/de/home/news/article-14>> (zuletzt besucht am 3.5.2016).

<sup>20</sup> Dieser Gedanke bei CANARIS, JZ 1968, 495, ebenso bei HASSEMER, 267 ff.; differenzierend MARTI-SCHREIER, N 200.

<sup>21</sup> BÄRTSCHI, 344.

<sup>22</sup> Vgl. BGE 130 III 345 ff., 347 f. (Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter); vgl. Urteil BGer 4A\_422/2010, E. 2.6 (Drittschadensliquidation); vgl. Urteil BGer 4C.139/2005, E. 3.3 (Vertrag zugunsten Dritter bejaht – das Bundesgericht hat darin aber in Tat und Wahrheit die Voraussetzungen des Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter geprüft).

<sup>23</sup> KOZIOL, 195 schlägt die Berücksichtigung der Bereicherung für die Bejahung einer Produkthaftpflicht für reine Vermögensschäden vor; die Schummelsoftware habe bei Volkswagen zu Ersparnissen von bis zu € 100 pro Fahrzeug geführt, Internet: <<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/dirty-diesel-skandal-volkswagen-sparte-an-katalysatoren-a-1054007.html>> (zuletzt besucht am 3.5.2016).



### A. Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter

HUGUENIN<sup>24</sup> nennt für den Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter folgende Voraussetzungen, die kumulativ vorliegen müssen:

- Leistungsnähe des Dritten zum Vertrag
- Schutzwürdiges Interesse des Gläubigers am Einbezug des Dritten in den vertraglichen Schutzbereich
- Erkennbarkeit der Leistungsnähe und des schutzwürdigen Interesses
- Vorliegen der übrigen Voraussetzungen der jeweiligen vertraglichen Haftungsnorm

Die Leistungsnähe des Endkunden zum Vertrag der AMAG mit Volkswagen könnte sich daraus ergeben, dass der Volkswagen nicht für die AMAG, sondern für die Endkunden bestimmt ist. Dieser Kontakt ergibt sich nicht zufällig. Es ist vielmehr die gewollte Bestimmung eines jeden Volkswagens.<sup>25</sup> Dass die AMAG am Einbezug des Endkunden in den Vertrag mit Volkswagen ein Interesse hat, könnte sich daran zeigen, dass sie diesem selber auch die Gewährleistung schuldet. Die AMAG ist folglich auch daran interessiert, dass Volkswagen die Gewähr im Rahmen der Garantie leistet. Der AMAG selber steht auch die Gewähr durch Volkswagen zu. Zwischen den Endkunden und der AMAG besteht *somit zumindest kein Interessengegensatz*.<sup>26</sup> Volkswagen weiss um die Leistungsnähe der Endkunden zur AMAG und um das schutzwürdige Interesse der AMAG an der Einbeziehung der Endkunden. Deshalb gewährt Volkswagen auch eine Herstellergarantie. Jedes Glied in der Vertriebskette profitiert von einer geglückten Kundenbeziehung.<sup>27</sup> Die übrigen Voraussetzungen der jeweiligen Haftungsnorm liegen vor. Weil Volkswagen absichtlich oder zumindest eventualvorsätzlich gehandelt hat, schuldet sie der AMAG die zehnjährige Sachgewähr (Art. 210 Abs. 6 OR), auf die sich folglich auch der Endkunde als geschützter Dritter berufen kann. Das Ergebnis wäre stimmig, weil es auch reine Vermögensschäden abdeckt und die Verjährung sich nach vertraglichen Grundsätzen orientiert, doch die Begründung wirkt konstruiert. Es hätte zur Folge, dass sämtliche Vertriebsketten nur noch Verträge mit Schutzwirkung zugunsten Dritter enthalten würden. Es gibt

---

<sup>24</sup> HUGUENIN, N 1585.

<sup>25</sup> Vgl. HUGUENIN, N 1586: „Erstens muss der Dritte dem Gläubiger nahestehen bzw. mit der Hauptleistung in Berührung kommen. Dies setzt nach BÄRTSCHI voraus, dass die schuldnerische Leistung den Schutz des Dritten (mit-)bezweckt oder (auch) dem Dritten zugutekommt.“

<sup>26</sup> Vgl. dazu HUGUENIN, N 1587 f.; vgl. BGE 130 III 345 ff., 348.

<sup>27</sup> HASSEMER, 261.

Stimmen, die das befürworten,<sup>28</sup> doch hat die deutsche Rechtsprechung ein solches Ansinnen nicht geschützt.<sup>29</sup>

## B. Drittschadensliquidation

Zu demselben Ergebnis gelangt man über die Drittschadensliquidation, bei der man den Schaden des Endkunden zur anspruchsberechtigten AMAG zieht. Die Lehre erwähnt die Drittschadensliquidation stets nur im Zusammenhang mit obligatorischer Gefahrentlastung, indirekter Stellvertretung, Treuhand- und Obhutsverhältnissen.<sup>30</sup> Liefer- und Absatzketten finden keine Erwähnung, doch ergibt sich die Entlastung im VW-Skandal auf ähnliche Weise. Sobald eine Absatzkette vorliegt, entlastet Art. 210 Abs. 6 OR den arglistigen Hersteller, weil der Endverkäufer ahnungslos ist. Kann aber der Schaden nur dasjenige Glied in der Absatzkette treffen, das nichts fordern kann, müsste die Rechtsprechung das Resultat korrigieren. Gerade solche Fälle hat die Drittschadensliquidation im Visier: *„Nur in besonderen Fällen hat die Rechtsprechung Ausnahmen zugelassen, nämlich dann, wenn das durch den Vertrag geschützte Interesse infolge besonderer Rechtsbeziehungen zwischen dem aus dem Vertrag berechtigten Gläubiger und dem Träger des Interesses dergestalt auf den Dritten „verlagert“ ist, dass der Schaden rechtlich ihn und nicht den Gläubiger trifft. Daraus darf der Schädiger keinen Vorteil zum Nachteil des Dritten ziehen: er muss dem Gläubiger den Drittschaden ersetzen.“*<sup>31</sup> In diesem Hühnerpest-Fall hat der deutsche BGH das Vorliegen eines besonderen Falles und damit die Anwendung der Drittschadensliquidation in Absatzketten verneint. Tatsächlich erfolgte im Hühnerpest-Fall – und auch im VW-Fall – keine rechtliche Verlagerung eines tatsächlich anderswo aufgetretenen Schadens,<sup>32</sup> die wie bei der obligatorischen Gefahrentlastung

---

<sup>28</sup> Vgl. die Hinweise bei HASSEMER, 270.

<sup>29</sup> BGH, Urteil vom 14.5.1974 – VI ZR 48/73, NJW 1974, 1503 ff., 1503; vgl. auch HASSEMER, 269 ff.

<sup>30</sup> GAUCH/SCHLUEP/SCHMID/EMMENEGGER, N 2883, 2886; so auch Urteil BGer 4A\_422/2010, E. 2.6; HUGUENIN, N 1603 hält zu Recht dafür, dass sich die Voraussetzungen der Drittschadensliquidation an diejenigen des Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter anpassen sollten.

<sup>31</sup> BGH, Urteil vom 26.11.1968 – VI ZR 212/66, NJW 1969, 269 ff., 271.

<sup>32</sup> Vgl. BGH, Urteil vom 26.11.1968 – VI ZR 212/66, NJW 1969, 269 ff., 272: „Zudem setzt Drittschadensliquidation voraus, dass nur ein Schaden entstanden ist, der sich, wäre nicht „zufällig“ ein Dritter Träger des geschützten Rechtsgutes, bei dem Gläubiger ausgewirkt hätte. Von einer solchen „Verlagerung“ des Schadens kann hier nicht gesprochen werden. Dieser ist hier sowohl tatsächlich wie rechtlich bei der Klägerin eingetreten, während er bei einer echten Schadensverlagerung tatsächlich, wenn auch nicht rechtlich, beim Gläubiger eintritt. Er konnte nicht ebensogut beim Tierarzt wie

eine Ausnahme legitimiert. Der Schaden hätte bei noch nicht verkauften Fahrzeugen ebenso bei den Händlern eintreten können – gerade die Händler müssen meist mehrere Fahrzeuge an Lager halten. Die Voraussetzungen würden sonst aber durchaus passen. Auch das Resultat wäre stimmig. Im Ergebnis führt diese Argumentation die Drittschadensliquidation aber bloss deshalb ein, weil der Hersteller vorsätzlich gehandelt hat. Jedes Vertriebssystem kennt die hier beschriebenen Probleme. Die vorliegende Situation mit einem absichtlich eingebauten Mangel mag besonders stossend wirken, doch eröffnet sich gerade und einzig dann das Korrektiv der sittenwidrigen Schädigung im Sinne des Art. 41 Abs. 2 OR gegen den Hersteller. Das System geht somit insofern wieder auf (siehe nachfolgende Abschnitte). Das ist noch keine ideale Situation, denn der Beweis eines Anspruchs aus Art. 41 Abs. 2 OR bleibt schwierig. Einzuräumen ist aber, dass auch die längere Frist des Art. 210 Abs. 6 OR den Beweis der Absicht notwendig macht. Die Diskussion über den Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter und die Drittschadensliquidation erübrigt sich aber für die Praxis ohnehin. Beide Ansprüche scheitern an der fehlenden Anerkennung durch die schweizerischen Gerichte.<sup>33</sup>

### C. Ausdehnung der vertraglichen Frist auf die Herstellergarantie

Bei unselbständigen Garantien ist zwischen *Garantiedauer* und *Verjährungsfrist* zu unterscheiden: Volkswagen und AMAG Retail (bzw. die selbständigen Vertragshändler) haben dem Käufer aufgrund ihrer Garantieverprechen grundsätzlich nur für diejenigen Mängel einzustehen, die während der Garantiedauer in Erscheinung treten. Tritt ein Mangel später auf, dann erwächst dem Käufer von vornherein kein Garantieanspruch mehr. Die Garantiedauer umschreibt somit den Zeitraum, innerhalb dessen das Auftreten eines Mangels die Rechte des Käufers aus der Garantie auslöst. Dagegen regelt die Verjährungsfrist den Zeitraum, innert welchem der Käufer einen Garantieanspruch geltend machen kann.<sup>34</sup>

Während Volkswagen die Garantiedauer im Garantieverprechen explizit auf zwei Jahre beschränkt, lässt der Text die Verjährungsfrage offen. In einem nicht publizierten Entscheid hat das Bundesgericht im Jahr 2002 – allerdings ohne nähere Begründung – festgehalten, dass unselbständige Garantien der kaufvertraglichen Verjährungsfrist von Art. 210 OR unterstehen.<sup>35</sup>

---

bei den Hühnerhaltern eintreten, sondern nur bei diesen und nicht, worauf es entscheidend ankommt, statt beim Tierarzt bei ihnen.“

<sup>33</sup> Siehe die Angaben in FN 22.

<sup>34</sup> Vgl. MK-WESTERMANN, § 443 N 10, 22.

<sup>35</sup> Urteil BGer 4C.260/2001, E. 3a: „Im Gegensatz zu unselbständigen Garantieerklärungen, welche der kaufvertraglichen einjährigen Verjährungsfrist gemäss Art. 210 OR

Die bundesgerichtliche Auffassung überzeugt, zumal einerseits der Garantiegeber nicht gewillt sein wird, dass der Käufer über die abgelaufene Garantiedauer hinaus Ansprüche erheben kann. Der hypothetische Parteiwille spricht für einen Gleichlauf von Verjährungsfrist und Garantiedauer. Andererseits würde dem Käufer eine Verjährungsfrist, welche die Garantiedauer übersteigt, auch unter praktischen Gesichtspunkten kaum etwas bringen: Besteht z.B. für ein Produkt eine zweijährige Herstellergarantie und tritt innerhalb der Garantiedauer ein Garantiefall ein, dann wird ein Käufer nach Ablauf der Garantiedauer im Regelfall schwerlich nachweisen können, dass der Mangel bereits während der Garantiedauer bestanden hat und er – aus welchem Grund auch immer – lediglich mit dessen Geltendmachung zugewartet hat.

Aus der Anwendung von Art. 210 OR auf unselbständige Garantien *ergibt sich im vorliegenden Kontext aber eine entscheidende Konsequenz*: Gemäss Art. 210 Abs. 6 i.V.m. Art. 127 OR gilt bei absichtlich verschwiegenen Mängeln die zehnjährige Verjährungsfrist. Hiervon ist in Bezug auf Volkswagen fraglos auszugehen. Damit kann ein betroffener Käufer – unabhängig davon, ob die zweijährige Herstellergarantie von Volkswagen abgelaufen ist oder nicht – gegenüber Volkswagen diejenigen Schadenposten geltend machen, welche vom Abgasskandal hervorgerufen und von der Haltbarkeitsgarantie gedeckt sind. Im Ergebnis ist es somit irrelevant, ob nun die Herstellergarantie von Volkswagen abgelaufen ist oder nicht. Gegenteilig verhält es sich freilich in Bezug auf AMAG Retail und die selbständigen Vertragshändler, weil bei diesen – soweit ersichtlich – keine Anhaltspunkte für ein arglistiges Verschweigen der Schummelsoftware bestehen.

Zum gleichen Ergebnis gelangt man über die Einrede des Rechtsmissbrauchs. Wer absichtlich einen Mangel in die Fahrzeuge einbaut, soll sich nicht auf die Befristung der Garantiezusagen auf zwei Jahre berufen können. Diese Analyse ist aber insoweit überflüssig, weil die Volkswagen AG und die AMAG einen Verjährungsverzicht abgegeben haben – auch für Ansprüche, die bereits verjährt sind.<sup>36</sup>

#### **D. Zurechnungsmodelle**

Die oben beschriebene Problematik des jeweiligen Wissens und Verschuldens von Hersteller und Verkäufer provoziert die Frage, ob bei einem engmaschigen Händlernetz ein vertraglicher Direktanspruch gegen den Hersteller besteht oder sich die Zurechnung des Wissens des Herstellers zum Verkäufer aufdrängt. Dazu gibt es Ansätze, aber eben nur Ansätze. So rechnet § 434

---

unterstehen, verjähren Ansprüche aus selbständigen Garantieverträgen nach der allgemeinen vertraglichen Verjährungsfrist von zehn Jahren (...).“

<sup>36</sup> Vgl. oben, FN 19.

Abs. 1 S. 3 BGB die Herstelleraussagen zur Beschaffenheit dem Verkäufer zu. Darin ist das Verschulden des Herstellers indes nicht mitenthalten. In der Schweiz liesse sich dasselbe Resultat über die Zurechnung der Aussagen mittels Vertrauensprinzip begründen: Der Käufer nimmt den Händler als in das Vertriebssystem des Herstellers eingebundenen Teil wahr.<sup>37</sup> Denkbar ist die Zurechnung höchstens bei engen Vertriebssystemen, dem Verkauf durch eine Konzerngesellschaft des Herstellers oder in den Fällen, in denen die Gewährleistung ohnehin nur in einer Herstellergarantie besteht. In diesen Fällen lässt sich ein vertraglicher Anspruch auch gegen den Hersteller begründen, der nicht Verkäufer ist.<sup>38</sup> Umgekehrt wären Schadenersatzansprüche gegen den Verkäufer möglich, der in speziellen Situationen gemäss Art. 101 OR für das Verschulden auch des Herstellers einstehen muss.<sup>39</sup> Entsprechende Präjudizien in der Schweiz sind nicht bekannt.

## V. Vertrauenshaftung

In der Schweiz stellt sich konkret die Frage der Anwendbarkeit der Vertrauenshaftung. Es ist klar, dass die Aussagen des Herstellers beim Käufer Erwartungen wecken, die man als Vertrauensbasis im Sinne einer *rechtlichen Sonderverbindung* betrachten könnte.<sup>40</sup> Noch stärker als Erklärungen der Muttergesellschaft – wie im *Swissair-Fall*<sup>41</sup> – vermögen Erklärungen des *Herstellers* bei den Käufern Erwartungen zu erwecken. Die fehlerhaften Angaben enttäuschen das Vertrauen der Käufer in treuwidriger Weise. Hätte Volkswagen als Hersteller richtig über die Abgas- und Verbrauchswerte informiert, hätten die

---

<sup>37</sup> Die Zurechnung könnte auch durch analoge Anwendung des Art. 28 Abs. 2 OR geschehen. Die Händler wissen, dass die Hersteller Werbung machen – sie verwenden meist die identischen Werbematerialien.

<sup>38</sup> Es gibt Ansätze eines Direktanspruchs bei der Frage der Ersatzteilversorgung durch den Hersteller, vgl. FINGER, NJW 1970, 2051; vgl. AG Rüsselsheim, Urteil vom 30.1.2004 – 3 C 769/03; beschrieben auch bei REINKING/EGGERT, N 537: Das Gericht gewährte einen vertraglichen Schadenersatzanspruch aus §§ 249, 242, 433 BGB gegen den Autohersteller Opel, der nicht Verkäufer des Fahrzeugs war, weil die Ersatzteilbeschaffung rund zwei Jahre und damit zu lange dauerte; vgl. die Übersicht der Meinungen bei REINKING/EGGERT, N 537, die einen Direktanspruch verneinen.

<sup>39</sup> Vgl. GAUCH/SCHLUEP/SCHMID/EMMENEGGER, N 3068.

<sup>40</sup> Vgl. CANARIS, JZ 1968, 499 f., insb. 500: „Er baut dabei auf der Erkenntnis auf, dass der Endabnehmer einer Ware sein Vertrauen in erster Linie dem Hersteller schenkt, und dass dieser darum durch Reklame, Eigenschaftsbeschreibungen, Gütezeichen usw. bei jenem auch unmittelbar geworben hat, wohingegen der Verkäufer meist zu einer blossen „Durchgangsstation“ des Vertrauens abgesunken ist.“; ebenso HASSEMER, 267; a.M. BÄRTSCHI, 344.

<sup>41</sup> BGE 120 II 331 ff., 335 f.

Käufer sicher andere Fahrzeuge erworben. Diese Kausalität lässt sich auf Lebenserfahrung stützen.<sup>42</sup> Das Bundesgericht bejaht eine Haftung allerdings nur, wenn ein Vertragsschluss zwischen der Herstellerin und dem Erwerber des Fahrzeugs nicht möglich oder nicht zumutbar ist.<sup>43</sup> Das lässt sich aufgrund der Machtverhältnisse durchaus bejahen – Volkswagen würde kaum einen Vertrag mit jedem Erwerber abschliessen; gleichzeitig müsste es aber unzumutbar sein, auf das Geschäft zu verzichten: „*Das Vertrauen auf eine freiwillige Leistungserbringung kann deshalb nur ganz ausnahmsweise Schutz finden, namentlich wenn der Vertragsschluss auf Grund der bestehenden Machtverhältnisse oder der Abhängigkeit des Vertrauenden faktisch nicht möglich ist und dem Vertrauenden gleichzeitig der Verzicht auf das Geschäft bzw. auf die Geschäftsbeziehung nicht zugemutet werden kann (...)*.“<sup>44</sup> Der Verzicht auf das Geschäft würde dazu führen, dass man gar kein Fahrzeug mehr erwerben könnte, da Hersteller solche Garantien generell nicht abgeben. Folglich ist es angezeigt, auch den Verzicht auf das Geschäft als unzumutbar zu erachten. Die Verjährung der Vertrauenshaftung würde beim VW-Skandal zu passenden Ergebnissen führen, denn nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung kommen die *relative Frist* von einem Jahr ab Kenntnis und die *absolute Frist* des Art. 60 OR ab schädigender Handlung zur Anwendung.<sup>45</sup>

## VI. Klage aus sittenwidriger Schädigung?

Dieser Anspruch richtet sich direkt gegen den Hersteller. Die Anspruchsgrundlage befindet sich in Art. 41 Abs. 2 OR: „*Ebenso ist zum Ersatze verpflichtet, wer einem andern in einer gegen die guten Sitten verstossenden Weise absichtlich Schaden zufügt.*“ Verjährungsrechtlich scheint der Anspruch zu passen, denn die relative Frist von einem Jahr seit Kenntnis von Schädiger und Schaden ist zwar kurz, doch beträgt die absolute Frist zehn Jahre ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung (Art. 60 Abs. 1 OR). Die Anwendung des Art. 41 Abs. 2 OR kommt nur in Frage, wenn keine Widerrechtlichkeit vorliegt.<sup>46</sup> Die Abgasnormen dienen kaum dem Schutz des Vermögens der Fahrzeugbesitzer. *Diese* Widerrechtlichkeit fällt somit weg. Denkbar wäre die Begründung der Widerrechtlichkeit über den Betrug am Endkunden in mittelbarer Täterschaft, sofern der Betrug Volkswagen als ju-

---

<sup>42</sup> Vgl. die Argumentation mit der Lebenserfahrung in BGE 120 II 331 ff., 341 und BGE 124 III 155 ff., 165 f.

<sup>43</sup> BGE 133 III 449 ff., 451 f.

<sup>44</sup> BGE 133 III 449 ff., 452.

<sup>45</sup> BGE 134 III 390 ff., 398.

<sup>46</sup> CHK-MÜLLER, Art. 41 N 55 und BK-BREHM, Art. 41 N 236; vgl. BGE 124 III 297 ff., 302 f.

ristischer Person zurechenbar ist. In diesen Fällen wäre nicht Abs. 2, sondern Abs. 1 von Art. 41 OR anwendbar. Die Voraussetzungen des Anspruchs gemäss Abs. 2 sind ein Schaden, die Sittenwidrigkeit, die natürliche und adäquate Kausalität sowie die Absicht. Sämtliche Schäden, also auch reine Vermögensschäden, fallen unter diese Norm.<sup>47</sup>

Das Verhalten muss gegen die guten Sitten verstossen. Der Paradefall ist das Verhalten, das *ohne eigenen Vorteil* auf die Schädigung des Opfers abzielt.<sup>48</sup> Das liegt hier nicht vor, denn Volkswagen konnte mit den Schummelmotoren grosse Vorteile und Ersparnisse erzielen. Diese beruhten indes nicht auf einem schützenswerten Wettbewerb um die intelligentesten Ideen, sondern dienten einzig der Gewinnoptimierung auf dem Buckel der Umwelt (NO<sub>x</sub>-Problematik) und der Fahrzeugbesitzer (Verbrauchs- bzw. CO<sub>2</sub>-Problematik). Das Gerechtigkeitsgefühl aller anständig denkenden Menschen, so man dieses schwammige Kriterium überhaupt anwenden möchte, scheint angesichts des Aufschreis der Gesellschaft, der Entlassung mehrere Führungskräfte bei VW und der generellen Titulierung als „Abgasskandal“ jedenfalls verletzt zu sein. Die deutsche Rechtsprechung sieht die Sittenwidrigkeit nur schon im blossen Verschweigen vertragswesentlicher Umstände.<sup>49</sup> Positiv sollte man die Sittenwidrigkeit vielmehr als seitenverkehrtes Spiegelbild der Gründe sehen, die gegen eine Fahrlässigkeitshaftung für reine Vermögensschäden sprechen: Kann man mit guten Gründen eine Fahrlässigkeitshaftung für reine Vermögensschäden in gewissen Fällen bejahen, ohne eine diffuse Haftungssituation herbeizuführen, ohne die Risikozuweisung des Vertragsrechts aufzuweichen und ohne den fairen Wettbewerb einzuschränken, so liegt Sittenwidrigkeit vor.<sup>50</sup> Keine dieser Gründe, die gegen eine Haftungsausweitung sprechen, liegen im VW-Abgasskandal vor. Zur Sittenwidrigkeit existieren in Deutschland Entscheidungen, die dem Abgasskandal ähneln: So bejahten die Gerichte eine Haftung, wenn ein Zweiterwerber von Wertpapieren aufgrund falscher Prospektangaben einen Schaden erleidet.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> BSK OR I-Kessler, Art. 41 N 40.

<sup>48</sup> BK-BREHM, Art. 41 N 242.

<sup>49</sup> OLG Hamm, Urteil vom 17.12.1996 – 27 U 152/96, NJW 1997, 2121 ff., 2122: „Damit sind die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllt, denn derjenige, der seinen Vertragspartner dadurch hinters Licht führt, dass er ihm bekannte, für den Vertragsabschluss wesentliche Umstände verschweigt, handelt sittenwidrig (...).“

<sup>50</sup> Dieser Gedanke bei MK-WAGNER, § 826 N 18.

<sup>51</sup> BGH, Urteil vom 14.6.2007 – III ZR 125/06, NJW-RR 2007, 1332 ff., 1334, N 23; vgl. die Hinweise bei MK-WAGNER, § 826 N 74; den Gedanken der Prospekthaftung in Absatzketten befürwortet auch HASSEMER, 268 f.

Die Norm erfordert sodann eine Absicht der Schadenszufügung, die mit Vorsatz gleichzusetzen ist.<sup>52</sup> Die herrschende Lehre lässt dafür auch den Eventualvorsatz genügen.<sup>53</sup> Das offizielle Eingeständnis von VW, die Schummelsoftware eingebaut zu haben, sollte dafür genügen. Wer ein Neufahrzeug absichtlich mit einem rechtlichen oder körperlichen Sachmangel versieht, nimmt zwingend auch die Schädigung der Fahrzeugbesitzer am Ende der Veräußerungskette in Kauf. Jeder Hersteller weiss, dass seine Fahrzeuge über den Zwischenerwerb eines Importeurs an Händler und schliesslich an Endkunden gelangen.<sup>54</sup> Man muss jedenfalls kein Hellseher sein, um die Schadensfolgen bei den Kunden erahnen zu können. Halten Fahrzeuge die Zulassungsbedingungen nicht ein, bedürfen sie einer Anpassung (Art. 31 TGV). Damit eine juristische Person das geforderte Verschulden aufweist, muss dieses bei den *Organen* vorliegen (Art. 55 Abs. 2 ZGB).<sup>55</sup> Somit wäre noch abzuklären, ob das Wissen und die Inkaufnahme des Abgasskandals bei *regulären oder auch faktischen*<sup>56</sup> *Organen* vorgelegen hat, was die jüngsten Meldungen suggerieren.<sup>57</sup>

---

<sup>52</sup> BSK OR I-Kessler, Art. 41 N 42.

<sup>53</sup> CHK-MÜLLER, Art. 41 N 55; KUKO-SCHÖNENBERGER, Art. 41 N 40; a.M. BK-BREHM, Art. 41 N 243: „Im Gegensatz zu Abs. 1 sieht Art. 41 Abs. 2 eine Haftung nur bei absichtlicher Schädigung vor, also weder bei einfachem Vorsatz noch bei Eventualvorsatz.“

<sup>54</sup> Dieses Erfordernis hat im Sachverhalt in OLG Braunschweig, Urteil vom 13.4.2006 – 8 U 29/05, NJW 2007, 609 ff., 610 gefehlt, doch kann man das Wissen eines Neuwagenherstellers um die Weiterveräußerung des Fahrzeugs *mit Sicherheit bejahen*. Dazu passen die Überlegungen in OLG Hamm, Urteil vom 17.12.1996 – 27 U 152/96, NJW 1997, 2121 ff., 2122: „*Opfer der sittenwidrigen Schädigung ist auch der Kl. Der Kausalzusammenhang ist dadurch, dass er den Pkw nicht unmittelbar vom Bekl., sondern von der Fa. A-GmbH erworben hat, nicht unterbrochen. Der Schädiger muss nämlich auch für Folgeschäden eintreten, die in einem inneren Zusammenhang mit seiner Tat stehen. Der Bekl. musste bei dem Verkauf des Pkw mit dessen Wiederverkauf an einen Endabnehmer rechnen, weil die Fa. A-GmbH gewerblichen Kfz-Handel betrieb. Eine etwaige Erklärung von seiten der Wiederverkäuferin, den Pkw womöglich selbst nutzen zu wollen, entlastet den Bekl. in bezug auf den Kl. nicht, weil der Wiederverkauf gerade nicht ausgeschlossen war.*“ Das Gericht bejahte die Vorhersehbarkeit des Weiterverkaufs bei einem Verkauf an einen gewerblichen Fahrzeughändler und damit die Anwendung des § 826 BGB zwischen Veräußerer und späterem Endabnehmer.

<sup>55</sup> BSK OR I-KESSLER, Art. 41 N 46.

<sup>56</sup> BSK ZGB I-HUGUENIN/REITZE, Art. 54/55 N 13.

<sup>57</sup> MASCOLO GEORG/OTT KLAUS, Ein Kronzeuge packt aus, Süddeutsche Zeitung, 23.1.2016, 27.



## VII. Literaturverzeichnis

- AMSTUTZ MARCEL et al. (Hrsg.),  
Handkommentar zum Schweizer Privatrecht, 3. A., Zürich 2016 [zit.:  
CHK-VERFASSER].
- BÄRTSCHI HARALD,  
Verabsolutierte Relativität, Habil. Zürich 2009.
- BREHM ROLAND,  
Berner Kommentar zum schweizerischen Privatrecht, Die Entstehung  
durch unerlaubte Handlung, Art. 41-61 OR, 4. A., Bern 2013 [zit.: BK-  
BREHM].
- CANARIS CLAUDIUS-WILHELM,  
Die Produzentenhaftpflicht in dogmatischer und rechtspolitischer Sicht,  
JZ 1968, 494 ff.
- DIEDERICHSEN UWE,  
Die Haftung des Warenherstellers, Habil. München 1967.
- FINGER PETER,  
Die Verpflichtung des Herstellers zur Lieferung von Ersatzteilen, NJW  
1970, 2049 ff.
- GAUCH PETER/SCHLUEP WALTER/SCHMID JÖRG/EMMENEGGER SUSAN,  
Schweizerisches Obligationenrecht Allgemeiner Teil, 10. A., Zürich  
2014.
- HASSEMER MICHAEL,  
Heteronomie und Relativität in Schuldverhältnissen: zur Haftung des  
Herstellers im europäischen Verbrauchsgüterkaufrecht, Habil. München  
2006 = Jus privatum, Band 118, Tübingen 2007.
- HOLLIGER-HAGMANN EUGÉNIE,  
Produktesicherheitsgesetz (PrSG), Zürich 2011.
- HONSELL HEINRICH (Hrsg.),  
Kurzkommentar OR, Zürich 2014 [zit.: KUKO-VERFASSER].
- HONSELL HEINRICH HONSELL/VOGT NEDIM PETER/GEISER THOMAS (Hrsg.),  
Basler Kommentar Zivilgesetzbuch I, 5. A., Basel 2014 [zit.: BSK ZGB  
I-VERFASSER].
- HONSELL HEINRICH/VOGT NEDIM PETER/WIEGAND WOLFGANG (Hrsg.),  
Basler Kommentar Obligationenrecht I, Art. 1-529 OR, 6. A., Basel  
2015 [zit.: BSK OR I-VERFASSER].

- HUGUENIN CLAIRE,  
Obligationenrecht, 2. A., Zürich 2014.
- KLETT BARBARA,  
Der Nutzungsausfall als Schadensposition, HAVE 2012, 377 ff.
- KOLLER ALFRED,  
Schweizerisches Obligationenrecht Besonderer Teil, Bd. I, Bern  
2012.
- KOZIOL HELMUT,  
Die Bereicherung des Schädigers als schadenersatzrechtliches Zurech-  
nungselement? In: Koziol Helmut/Rummel Peter (Hrsg.), Im Dienste  
der Gerechtigkeit, Festschrift für Franz Bydlinski, Wien 2002, 175 ff.
- MARTI-SCHREIER LEONORA,  
Vertragliche Drittschadensliquidation, Diss. Bern 2015.
- REINKING KURT/EGGERT CHRISTOPH,  
Der Autokauf, 9. A., München 2005.
- RUSCH ARNOLD,  
Bitte recht feindlich – zur Auslegung allgemeiner Geschäftsbeding-  
ungen, AJP 2014, 203 ff.
- SCHWIZER ANGELO,  
Herstellergarantien in Konsumentenverhältnissen, Diss. St. Gallen  
2015, Zürich/St. Gallen 2016.
- STÖCKLI HUBERT,  
Schaden und Schadenersatz beim Bauen, Schweizerische Baurechtsta-  
gung 2003, 7 ff.
- WAGNER GERHARD,  
Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 6. A., München  
2013 [zit.: MK-WAGNER].
- WESTERMANN HARM PETER,  
Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 7. A., Mün-  
chen 2016 [zit.: MK-WESTERMANN].