



## Unternehmenshaftung, Unternehmensmoral und Ethos in den Rechtswissenschaften

Ein Interview mit Prof. Dr. Michael Heese zum VW-Dieselskandal

**Margit Scheid: Professor Heese, Sie forschen derzeit zum Thema Herstellerhaftung im Kontext des Dieselskandals. Seit wann und aus welchem Grund beschäftigen Sie sich mit diesem Thema?**

Prof. Dr. Michael Heese: Als Zivilrechtsprofessor muss man sich mit dem Dieselskandal einfach beschäftigen. Es handelt sich schließlich um den wohl größten Unternehmensskandal der deutschen Nachkriegsgeschichte. Sowohl im Bereich des materiellen Haftungsrechts wie auf der Ebene der Rechtsdurchsetzung wirft der Skandal eine ganze Fülle von Rechtsfragen und Problemen auf, die wissenschaftlich reizvoll aber auch praktisch bedeutsam sind.

Ich selbst habe mich erstmals im Herbst 2018 im Editorial der Neuen Juristischen Wochenschrift zu diesem Thema geäußert. Hintergrund war das Inkrafttreten der Musterfeststellungsklage, die der Gesetzgeber zur Verbesserung der Verbraucherrechtsdurchsetzung und aus Anlass des Dieselskandals verabschiedet hatte. In der juristischen Fachzeitschrift habe ich das neue Verfahren als erkennbar zu ineffektiv kritisiert und bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, dass eine Haftung der Volkswagen AG auf Schadensersatz auf der Hand liegt. Der Umstand, dass bis

dato kaum wissenschaftliche Beiträge zu dieser grundlegenden Haftungsfrage existierten, hat mich kurz darauf zur Veröffentlichung eines ausführlichen Aufsatzes veranlasst. Dieser ist unter dem Titel „Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge“ im ersten Februarheft 2019 der Neuen Juristischen Wochenschrift erschienen. Neben weiteren wissenschaftlichen Aufsätzen und Editorials habe ich seither zu diesem Thema auch einige Interviews für Tageszeitungen und für das öffentlich-rechtliche Fernsehen gegeben.

Parallel hierzu hat mein Lehrstuhl im Frühjahr dieses Jahres damit begonnen, die Entscheidungen der deutschen Gerichte repräsentativ zu erheben und systematisch auszuwerten, um mir selbst, aber auch der interessierten (Fach-)Öffentlichkeit ein (authentisches) Bild der Lage vor den Gerichten zu verschaffen. Das Problem bestand darin, dass zunächst nur ganz vereinzelt gerichtliche Entscheidungen veröffentlicht wurden und sowohl die Käuferanwälte wie auch Volkswagen bis heute für sich in Anspruch nehmen, vor den deutschen Gerichten überwiegend zu obsiegen. Das wollte ich genauer wissen.

**Das heißt, Sie verfolgen das Thema aus eigenem wissenschaftlichem Interesse und wurden nicht von einem Unternehmen oder einer Privatperson mit einer Gutachtertätigkeit beauftragt? Oder anders gesagt: Ihre Forschung zum Thema Dieselskandal bezahlt ausschließlich der deutsche Steuerzahler über Ihr Gehalt als Universitätsprofessor?**

Das ist richtig. Inzwischen wurde ich zwar mehrfach als Rechtsgutachter angefragt. Nachdem ich zu diesem Themenkomplex aber bereits intensiv und unabhängig geforscht hatte, schien es mir nicht mehr angemessen, mich für eines der betroffenen Lager vereinnahmen zu lassen. Außerdem hatte die am Lehrstuhl durchgeführte rechtstatastächliche Erhebung ergeben, dass die große Mehrzahl der Land- und Oberlandesgerichte die Volkswagen AG längst auf Schadensersatz verurteilen. Die Gerichte und etwa auch der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages machen sich dabei vielfach meine Rechtsausführungen zu eigen. Durch den Wechsel in die Position eines Parteigutachters hätte ich das erkennbar vorhandene Vertrauen der Gerichte und der Politik in meine wissenschaftliche Unabhängigkeit enttäuscht. Das wäre mir nicht recht gewesen.

**Meine Frage hat natürlich einen Hintergrund: Das Handelsblatt berichtet in seiner Ausgabe vom 7. November 2019 über den Versuch der Volkswagen AG, Ihre wissenschaftliche Unabhängigkeit in diesem Thema in Frage zu stellen. Der Pressesprecher von VW wird mit der Aussage zitiert: „Wir haben gehört, dass Heese für die Kläger tätig ist.“ Was halten Sie von dieser Taktik?**

Juristisch gesehen begründet diese unwahre Behauptung einen klaren Haftungsfall: Sowohl die Volkswagen AG als auch deren Pressesprecher haften mir gegenüber auf Unterlassung. Zudem sprechen meines Erachtens gute Gründe dafür, dass sich der Pressesprecher wegen Verleumdung bzw. übler Nachrede strafbar gemacht haben könnte. Die unwahre Behauptung gegenüber der Presse, ich hätte mich als Universitätsprofessor für meine wissenschaftliche Arbeit bezahlen lassen, dürfte geeignet sein, mich „in der öffentlichen Meinung herabzuwürdigen“. Denn ich habe jedem meiner bisherigen wissenschaftlichen Aufsätze zu Beginn den expliziten Hinweis vorweggestellt, dass ich selbst vom Dieselskandal nicht betroffen und mit der Sache gutachterlich *nicht* vorbefasst bin. Das dürfte auch dem Pressesprecher, der offenbar selbst Jurist ist, nicht entgangen sein. Dieser hat mich damit nicht nur bezichtigt, eine angebliche gutachterliche Tätigkeit für

die Klägerseite zu verheimlichen. In seiner Behauptung sehe ich auch die Aussage, dass ich über meine eigene wissenschaftliche Unabhängigkeit offen gelogen hätte.

Im Übrigen ist das Verhalten von VW natürlich moralisch verwerflich und schlicht eine große Dummheit, über die man sich nur wundern kann. Es war doch naheliegend, dass der angesprochene Journalist bei mir rückfragen würde. Die Sache konnte für Volkswagen medial nur nach hinten losgehen. Die Aussage des Pressesprechers war eine unmittelbare Reaktion auf ein Interview, das ich dem Handelsblatt zu Fragen der Haftung von Volkswagen gegeben hatte. Ich kann mir das kamikazehafte Verhalten

nur so erklären, dass meine öffentlichen Äußerungen über die wahre Lage vor den Gerichten den Wolfsburger Konzern, der bis heute beharrlich das Gegenteil behauptet, zunehmend „ins Schwitzen“ gebracht haben.

*„Im Übrigen ist das Verhalten von VW natürlich moralisch verwerflich und schlicht eine große Dummheit, über die man sich nur wundern kann.“*

**Das Handelsblatt führt weiter aus, dass VW selbst im Zusammenhang mit dem Dieselskandal rund zwei Dutzend Gutachten zu Rechtsfragen in Auftrag gegeben hat, die noch nicht höchstrichterlich geklärt sind. Angeblich seien auch Jura-Professoren dafür bezahlt worden, sich VW-freundlich zu äußern. Was ist da los?**

Tatsächlich werden wir gerade Zeuge eines merkwürdigen Schauspiels. Hierzu muss ich zunächst noch einmal daran erinnern, dass die Volkswagen AG von den deutschen Land- und Oberlandesgerichten längst nahezu einhellig zu Schadensersatz verurteilt wird. Die Gerichte stellen fest: Volkswagen hat die Käufer sittenwidrig vorsätzlich geschädigt. In der *unabhängigen* Rechtswissenschaft sieht man das fast ausnahmslos genauso. Lediglich beim konkreten Haftungsumfang und in besonderen Fallkonstellationen bestehen noch echte Streitfragen, die letztlich nur der Bundesgerichtshof klären kann. Abgesehen davon erscheint es mir aber eher unwahrscheinlich, dass der BGH die Grundfrage – also Haftung ja oder nein – anders sehen und sich damit gegen die nahezu gesamte Ziviljustiz und Rechtswissenschaft stellen wird.

Diesem Befund steht eine in jüngerer Zeit stark anwachsende Gruppe von Universitätsprofessoren gegenüber, die von der Volkswagen AG privat und entgeltlich mit der Erstellung von Privatgutachten zu mehr oder weniger allen Einzelfragen von Herstellerhaftung und Rechtsdurchsetzung beauftragt wurde. Dabei werden nicht wenige Rechtsfragen doppelt und dreifach begutachtet. Allein zu der von den Gerichten durchweg und völlig zu Recht für unproblematisch gehaltenen Frage, ob der Schaden der

Käufer in dem ungewollten Kaufvertrag über das manipulierte Fahrzeug zu sehen sein kann, wurden mir Gutachten von sechs Universitätsprofessoren zugespielt. Einige der Gutachten werden der Öffentlichkeit vorenthalten und nur zu den Gerichtsakten gereicht. Viele werden aber auch gezielt zum Gegenstand von Veröffentlichungen in Fachzeitschriften gemacht.

**Und genau dieser Vorgang wurde im Handelsblatt kritisiert. Denn in den entsprechenden Fachaufsätzen würden diese Professoren die Rechtslage klar zugunsten des VW-Konzerns auslegen, aber umgekehrt nicht oder nur sehr vage darüber Auskunft geben, ob und wer für die Erstellung des Gutachtens bezahlt hat. Da steht dann zum Beispiel, der Beitrag gehe auf „eine Anfrage aus der Praxis“ zurück. Wie bewerten Sie ein solches Verhalten?**

Bevor ich mich dazu äußere, muss ich etwas klarstellen: Die Erstellung von Privatgutachten durch Rechtsprofessoren gegen Honorar ist ein ganz normaler Vorgang, an dem im Grundsatz nichts auszusetzen ist. Auch ich bin hier keine Ausnahme und werde im Rahmen komplexer Streitverfahren regelmäßig mit einer sachverständigen Begutachtung beauftragt. Eine solche Tätigkeit findet dann aber immer außerhalb der Dienstpflichten des Universitätsprofessors statt und wird durch das Nebentätig-

keitsrecht der Beamten so reguliert, dass die Dienstpflichten darunter nicht leiden. Hierzu hat ein Professor seinem Dienstherrn den Gegenstand des Gutachtens, den zeitlichen Umfang und das dafür vereinnahmte Honorar anzuzeigen. Dabei darf man nicht meinen, bei der Übernahme solcher Gutachten ginge es den Professoren „nur ums Geld“. Ich selbst bin Verfahrensrechtler und schon deshalb am Austausch mit der Praxis interessiert. Durch die Begleitung von praktischen Fällen lerne ich bisweilen mehr, als durch das Studium von Büchern und wissenschaftlichen Aufsätzen. Das schlägt sich dann, so hoffe ich, auch in der Lehre positiv nieder.

In dem Moment aber, in dem ein Professor als Privatgutachter tätig wird, verliert er im Hinblick auf das untersuchte Thema seine Rolle als unabhängiger Universitätsprofessor. Das zeigt sich formal schon darin, dass es ihm untersagt ist, das Privatgutachten unter seinem dienstlichen Universitätsbriefkopf zu verfassen. Über diesen zentralen Befund kann man auch nicht ernsthaft diskutieren, denn bereits mit dem Gutachtervertrag entsteht zweifelsohne eine gewisse Interessenbindung und durch das vereinbarte Honorar ein unabweisbarer Interessenkonflikt. Daran kann auch das dagegen vielfach bemühte Standesethos des Wissenschaftlers letztlich nichts ändern, denn wirklich unabhängige Wissenschaft aus dem Lager einer Partei heraus ist eine Illusion.



Foto © Holger Riegel ([www.holger-riegel.com](http://www.holger-riegel.com))



## Was hat das mit dem Volkswagen-Fall zu tun?

Nun, der nächste gedankliche Schritt wird einigen der dort beteiligten Kollegen nicht gefallen: Obwohl ein Professor als Privatgutachter die Stellung und die Würde eines *unabhängigen* Wissenschaftlers verliert, bleibt er weiterhin den Grundsätzen wissenschaftlicher Redlichkeit verpflichtet. Er kann diese berufsständische Pflichtenbindung durch den zeitweisen Wechsel in die private Tätigkeit nicht etwa abstreifen. Ein entscheidender Grund dafür liegt darin, dass ein Professor niemals nur wegen seiner Fachkenntnis zum Privatgutachter bestellt wird, sondern stets auch wegen der Wirkung, die aus seiner akademischen Position folgt. Diese besondere Autorität, die der Universitätsprofessor unausweichlich in das private Verhältnis zu einer Partei mitnimmt und die der anderen Partei und dem Gericht gezielt entgegengehalten wird, muss durch die Fortgeltung der Standesregeln wissenschaftlicher Redlichkeit vor Missbrauch gesichert werden.

*In den Rechtswissenschaften ist das Thema „Transparenz von Interessenkonflikten“ bisher eher unterbelichtet geblieben. Es fehlt weithin immer noch das Problembewusstsein.*

## Und im Volkswagen-Fall wird gegen Regeln wissenschaftlicher Redlichkeit verstoßen?

Ich meine ja und zwar in verschiedener Hinsicht. Zunächst einmal muss ein Aufsatz in einer juristischen Fachzeitschrift, der auf einem Privatgutachten beruht, unmissverständlich auf diesen Umstand hinweisen. Teilweise haben Kollegen ihre gutachterliche Vorbefassung gleich ganz verschwiegen und den Zeitschriftenredaktionen ihre vorgefärbten Beiträge einfach untergeschoben. Darüber hatte bereits der Spiegel berichtet. In einem aktuellen weiteren Fall hat ein Kollege im VW-Auftrag ein Rechtsgutachten zur Verzinsung des Schadensersatzes aus § 849 BGB erstattet. In seiner kurz darauf aktualisierten Kommentierung des § 849 BGB in einem Online-Kommentar nimmt er auch dort zum VW-Fall Stellung, verschweigt aber seine gutachterliche Vorbefassung. Ein Richter, der diese Kommentierung zu Rate zieht, muss annehmen, er habe eine unabhängige wissenschaftliche Arbeit vor sich. Doch das Gegenteil ist der Fall.

Die Mehrzahl der betroffenen Kollegen verschweigt die gutachterliche Vorbefassung zwar nicht, die meisten legen sie aber nur unzureichend offen, indem zumeist die schwammige Formel gewählt wird, der Beitrag gehe „aus einer Anfrage aus der Praxis hervor“. Das reicht nicht, schon, weil es sich bei einer „Anfrage“ nicht notwendig um ein honoriertes *Rechtsgutachten* handeln muss. Außerdem muss der Auftraggeber des Gutachtens *nament-*

*lich* genannt werden. Handelt es sich dabei um eine Anwaltskanzlei, muss ein dahinterstehender Geldgeber offengelegt werden. Dass viele Auftraggeber von den Gutachtern Verschwiegenheit verlangen, ist dabei einerlei. Notfalls muss der Gutachter von der Veröffentlichung seines Gutachtens absehen. Der Wissenschaftsrat, das wohl wichtigste wissenschaftspolitische Beratungsgremium, hatte auf diese Standards bereits in seinem Gutachten zu den „Perspektiven der Rechtswissenschaft in Deutschland“ vom 9. November 2012 hingewiesen.

## Auch der Deutsche Hochschulverband hat sich laut Handelsblatt in diesem Sinne klar positioniert und genau das gefordert. Sehen die betroffenen Kollegen das ein?

Öffentlichen Äußerungen einzelner betroffener Kollegen war zu entnehmen, dass sie das nicht einsehen. Überhaupt scheint mir die Rechtswissenschaft in dieser Frage in zwei Lager gespalten zu sein. Das Argument der Geg-

ner solcher Transparenz geht im Grunde dahin, dass ein fachkundiger Leser die entsprechenden Schlüsse bereits aufgrund der vagen Andeutungen und der in den Aufsätzen vertretenen Auffassungen ziehen wird.

## Was halten Sie von diesem Argument?

Nicht viel. Denn der auf die Eigenverantwortung des Lesers verweisenden Auffassung liegt bereits die unzutreffende Vorstellung zugrunde, dass es keinen interessierten Laienkreis gäbe, der sich mit dem „Treiben der Juristen“ und den juristischen Fragestellungen beschäftigen würde. Tatsächlich zeigt gerade der Dieselskandal, dass Journalisten und viele Bürger genau verfolgen, was vor den Gerichten aber auch an den Universitäten passiert. Unabhängig davon macht es selbst in der Wirkung auf fachkundige Leser immer einen Unterschied, ob ein Interessenkonflikt im Ungefähren bleibt und selbst erschlossen werden muss, oder ob er dem entsprechenden Beitrag auf der Stirn geschrieben steht. Das ist eine psychologische Binsenweisheit.

In den Rechtswissenschaften ist das Thema „Transparenz von Interessenkonflikten“ bisher eher unterbelichtet geblieben. Es fehlt weithin immer noch das Problembewusstsein. In anderen wissenschaftlichen Disziplinen wird man sich über unsere aktuelle Diskussion nur wundern. Das zeigt auch die klare Reaktion des Hochschulverbandes. Die Geschehnisse bei der Aufarbeitung des Diesels-

skandals sollten für die großen wissenschaftlichen Vereinigungen der Universitätsprofessoren Anlass sein, den „Code of Conduct“ der Rechtswissenschaften (abermals) auf ihre Tagesordnungen zu setzen.

**Sie hatten angedeutet, dass die Regeln wissenschaftlicher Redlichkeit derzeit auch noch in anderer Weise verletzt werden. Was meinen Sie damit?**

Nach wohl allgemeinem Verständnis gehört zur wissenschaftlichen Redlichkeit auch, dass das Meinungsbild in Rechtsprechung und Literatur zutreffend wiedergegeben wird und zwar gerade dann, wenn man selbst eine von der überwiegenden Linie abweichende Auffassung vertritt. In nicht wenigen dieser (veröffentlichten) Rechtsgutachten wird die klare Haftungslage vor den Gerichten aber entweder ganz verschwiegen oder doch zumindest stark verzerrt. Mitunter wird der Eindruck erzeugt, dass die Annahme, die Volkswagen AG könne für ihr Verhalten zivilrechtlich verantwortlich sein, geradezu fernliege. Es dürfte kein Zufall sein, dass die Volkswagen AG selbst bis heute fälschlich behauptet, dass man die meisten Verfahren vor den Gerichten gewinnen würde bzw. dass die Gerichte die Rechtslage selbst im Grundfall noch „uneinheitlich“ beurteilen würden.

Einzelne Kollegen vertreten in ihren Privatgutachten überdies Auffassungen zugunsten von Volkswagen, die in klarem Gegensatz zu ihren eigenen früheren – und wohl unabhängig erstellten – wissenschaftlichen Veröffentlichungen stehen. Natürlich darf (auch) ein Rechtsprofessor seine Meinung ändern; bei besserer Erkenntnis muss er das sogar. Aber in diesen Gutachten sucht man nach einer (tragfähigen) Begründung für den Stimmungswechsel und nach einem Hinweis auf die früheren Veröffentlichungen vergebens.

In der Sache enthalten diese Rechtsgutachten bisweilen durchaus originelle Ansichten, über die man einmal nachdenken kann. Und natürlich kann man zum konkreten Haftungsumfang in den Dieselabgasfällen unterschiedlicher Rechtsauffassungen sein. Allerdings muss man feststellen, dass in den Gutachten bisweilen auch Ansichten vertreten werden, die so schräg sind, dass es selbst mit viel Wohlwollen schwerfällt, diese noch als rechtlich „vertretbar“ zu bewerten. Ein renommierter Kollege meinte neulich treffend, einzelne der von der Volkswagen AG in Auftrag gegebene Gutachten seien „nichts anderes als schlechte Parteigutachten“. Auch diesen Befund könnte

*Die neue Verbrauchermusterfeststellungsklage ist durch die überaus erfolgreiche Lobbyarbeit der deutschen Wirtschaftsverbände nicht mehr als ein Placebo-Gesetz geblieben.*

man unter dem Gesichtspunkt wissenschaftlicher Redlichkeit kritisieren. Die Grenzen sind dann allerdings fließend und schwer auszumachen. Für eine kritische Debatte könnte es jedenfalls hilfreich sein, wenn auch solche Äußerungen öffentlich werden. Zudem lassen sich die Gerichte nach meinem Eindruck davon nicht beeindrucken. Das sieht man schon daran, dass die von VW in Auftrag gegebenen Privatgutachten und die dort vertretenen Ansichten in den Urteilsbegründungen bisher kaum erwähnt, geschweige denn gewürdigt werden. Das OLG Oldenburg hat zu einem solchen Gutachten zwar unlängst explizit Stellung bezogen, dabei aber keinen Hehl daraus gemacht, dass es den Vortrag des für VW gutachtenden Professors schwer nachvollziehen kann und für rechtlich substanzlos hält.

**In einem Ihrer Aufsätze zum Dieselskandal schreiben Sie, der „Dieselskandal stellt die deutsche Rechtsordnung auf eine Belastungsprobe“. Verstehe ich Sie richtig: Sie befürchten, dass es in Deutschland nicht möglich ist, sich juristisch ausreichend gegen das betrügerische Vorgehen von VW zu wehren?**

An dieser Feststellung wird die Politik schon auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen mit der gerichtlichen Aufarbeitung des Skandals nicht mehr vorbeikommen. Deutschland fehlt immer noch ein wirksames Instrument des kollektiven Rechtsschutzes. Die neue Verbrauchermusterfeststellungsklage ist durch die überaus erfolgreiche Lobbyarbeit der deutschen Wirtschaftsverbände nicht mehr als ein Placebo-Gesetz geblieben. Das Verfahren ist viel zu umständlich und einem gewöhnlichen Zivilprozess insgesamt deutlich unterlegen. So bringt es nicht nur den Betroffenen nichts, sondern führt auch nicht zu der dringend erforderlichen Entlastung der Zivilgerichte von massenhaft gleichgelagerten Verfahren.

Wie dramatisch es für die deutschen Käufer am Ende tatsächlich wird, lässt sich allerdings erst beantworten, wenn der Bundesgerichtshof im kommenden Jahr zur deliktischen Haftung der Volkswagen AG im Grundsatz Stellung genommen und auch zu den weiteren zentralen Streitfragen Position bezogen hat. Aus meiner Sicht reicht es nämlich nicht aus, wenn sich der BGH der herrschenden Auffassung anschließt und VW zu Schadensersatz verurteilt. Entscheidend ist weiter, dass die Volkswagen AG von der zwischenzeitlichen Nutzung der Fahrzeuge durch die Anrechnung einer Nutzungsschädigung auf den Schaden der Käufer nicht auch noch profitiert. Denn

andernfalls verfehlt das Haftungsrecht seine zentrale präventive Wirkung. Zudem gilt im deutschen Schuldrecht der Grundsatz, dass der Schuldner durch seine unberechtigte Leistungsverweigerung keinen Vorteil erzielen darf. Diesen zentralen Erkenntnissen, die ich in mehreren Fachaufsätzen herausgearbeitet habe, ist die Rechtsprechung bisher leider erst vereinzelt gefolgt.

**Professor Heese, Sie haben einen Abschluss als Master of Laws der renommierten Yale University, sind also auch ein Kenner des amerikanischen Rechtssystems. In den USA wurde Volkswagen im Zusammenhang mit dem Dieselskandal ebenfalls juristisch verfolgt und zu Strafen in Milliardenhöhe verurteilt. Volkswagen hat dort zugegeben, Motoren manipuliert zu haben und ist seinen Kunden mit Entschädigungszahlungen entgegengekommen. Warum passiert das hierzulande nicht? Hat uns das US-amerikanische Rechtssystem etwas voraus?**

Die Rechtsvergleichung mit den USA zählt tatsächlich zu meinen Forschungsschwerpunkten. Während einer Gastprofessur, die ich im Frühjahr dieses Jahres an der University of California, Hastings College of the Law, San Francisco, wahrgenommen habe, konnte ich mich auch intensiv mit dem Dieselskandal in den USA und der prozessualen Bewältigung dort beschäftigen.

Was wir in den USA im Dieselskandal gesehen haben, war eine bemerkenswerte Demonstration der insoweit bestehenden Überlegenheit des dortigen Rechtssystems. Volkswagen hat man auf allen rechtlichen Ebenen, also dem Strafrecht, dem Verwaltungsrecht und dem Zivilrecht, gezeigt, was effektive Rechtsdurchsetzung bedeutet. Ich möchte einmal ein provokantes Bild verwenden: Wenn man die rechtliche Aufarbeitung des Dieselskandals hier und dort vergleicht, wird man nicht umhinkommen festzustellen, dass der deutsche Rechtsstaat bisher eher in den USA als hierzulande verteidigt wurde.

Allerdings neigt das U.S.-amerikanische Rechtssystem umgekehrt auch zu Extremen und zu Übertreibungen. Das zeigen insbesondere die mitunter drakonischen Zivilstrafen, die VW in den USA hinnehmen musste. Von den USA zu lernen bedeutet deshalb nicht, alles unkritisch zu übernehmen. Was man aus den USA aber sicher mitnehmen kann, ist effektiver kollektiver Rechtsschutz. Das U.S.-amerikanische class action-Verfahren könnte ohne weiteres mit einigen Anpassungen in Deutschland und Europa übernommen werden. Man dürfte nur nicht auch noch verschiedene andere Institute des dortigen Prozessrechts mitübernehmen, die die Wirtschaft im Konzert mit dem Massenverfahren einseitig zu sehr benachteiligen, insbesondere die zu weitreichende vorprozessuale Sachaufklärung, den zivilen Strafschadensersatz und das zu klägerfreundliche Anwaltskostenrecht.

**Herr Professor, vielen Dank für das Interview!**



Foto © Holger Riechel (www.holger-riegel.com)

## Weiterführende Links

- Interview im Handelsblatt: „VW und die Wissenschaft: Unklare Verhältnisse bei der Aufklärung des Dieselskandals“, 7.11.2019; kostenpflichtig online unter <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/abgasaffaere-vw-und-die-wissenschaft-unklare-verhaeltnisse-bei-der-aufklaerung-des-dieselskandals/25191942.html>
- Interview für den NDR Niedersachsen: "Dieselkäufer gegen VW: Wer gewinnt wie oft?", 24.11.2019; online unter [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goettingen/Diesel-Kaeufer-gegen-VW-Wer-gewinnt-wie-oft,vw5214.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Diesel-Kaeufer-gegen-VW-Wer-gewinnt-wie-oft,vw5214.html)
- Wissenschaftsrat, Perspektiven der Rechtswissenschaft in Deutschland. Situation, Analysen, Empfehlungen (Drs. 2558-12), November 2012, Seite 9, 38. <https://www.wissenschaftsrat.de/download/archiv/2558-12.pdf>
- Interview im Handelsblatt: „Jura-Professor zu Dieselskandal. Warum die Erfolgsaussichten für Kläger gut sind. Der Regensburger Jura-Professor Michael Heese wertet systematisch Diesel-Urteile aus. Seine Prognose: Die Kläger haben gute Chancen vor Gericht“, 18.7.2019; kostenpflichtig online unter <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/volkswagen-jura-professor-zu-dieselskandal-warum-die-erfolgsaussichten-fuer-klaeger-gut-sind/24675036.html?ticket=ST-10343272-khbPtWZyf1icjmf9OE6f-ap5>
- Interview für ZDF Frontal21: „Dieselfahrer gegen VW. Musterklage ohne Wert?“, Sendung v. 8.10.2019; online unter <https://www.zdf.de/politik/frontal-21/musterklage-dieselfahrer-gegen-vw-100.html>
- Heese, Individualrechtsschutz für Verbraucher, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) Editorial Heft 49/2018; auch online unter [https://rsw.beck.de/rsw/upload/NJW/Editorial\\_49-2018.pdf](https://rsw.beck.de/rsw/upload/NJW/Editorial_49-2018.pdf)
- Heese, Herstellerhaftung für manipulierte Diesel-Kraftfahrzeuge, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 2019, S. 257-263; auch kostenpflichtig online unter <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fnjw%2F2019%2Fcont%2Fnjw.2019.257.1.htm&anchor=Y-300-Z-NJW-B-2019-S-257>
- Heese, Nutzungsentschädigung zugunsten der Hersteller manipulierter Diesel-Kraftfahrzeuge?, Verbraucher und Recht (VuR) 2019, S. 123-129 auch kostenpflichtig online unter <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fvur%2F2019%2Fcont%2Fvur.2019.123.1.htm&anchor=Y-300-Z-VUR-B-2019-S-123-N-1>
- Heese, Die Musterfeststellungsklage und der Dieselskandal - Stationen auf dem langen deutschen Weg in die prozessuale Moderne, Juristenzeitung (JZ) 2019, S. 429-440 auch kostenpflichtig online unter <https://www.mohrsiebeck.com/artikel/die-musterfeststellungsklage-und-der-dieselskandal-101628jz-2019-0156>
- Heese, Was der Dieselskandal über die Rechtsdurchsetzung, deren Protagonisten und die Funktion des Privatrechts verrät, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2019, S. 273-279 auch kostenpflichtig online unter <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F2019%2Fcont%2Fnzv.2019.273.1.htm&anchor=Y-300-Z-NZV-B-2019-S-273>
- Heese, Rette sich, wer kann!, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) Editorial Heft 39/2019; auch online unter [https://rsw.beck.de/rsw/upload/NJW/Editorial\\_36-2019.pdf](https://rsw.beck.de/rsw/upload/NJW/Editorial_36-2019.pdf)
- Die Ergebnisse des noch fortdauernden Projekts zur Rechtsstaatsachenforschung „Herstellerhaftung vor den deutschen Gerichten“ finden Sie online unter <https://www.ur.de/rechtswissenschaft/buergerliches-recht/heese/projekt-dieselskandal/index.html>
- Lehrstuhlwebseite von Prof. Dr. Michael Heese <https://www.ur.de/rechtswissenschaft/buergerliches-recht/heese/index.html>