

Wichtiges Urteil für financialright-Kunden zum Schadensersatzanspruch aus dem Lkw-Kartell

Im Jahre 2017 hat der Rechtsdienstleister financialright claims mit der Kanzlei Hausfeld für über 3.000 Transportunternehmen aus 21 Ländern Ansprüche auf Schadensersatz aufgrund illegaler Preisabsprachen der Produzenten von Zugmaschinen geltend gemacht. Das LKW-Kartell wurde 2010 von MAN aufgedeckt, die EU-Kommission verhängte 2016 gegen die Hersteller, die damals zusammen einen Marktanteil von rund 90 Prozent hatten, ein Bußgeld in Höhe von rund 2,9 Milliarden Euro. MAN blieb als Kronzeuge straffrei. Die Klage wurde über 500 Mio. Euro auf Grundlage einer Abtretung der Ansprüche an financialright claims geltend gemacht. Die Klage enthält über 70.000 Erwerbsvorgänge. Die Klage wird inzwischen vom Investor Omni Bridgeway finanziert. Das Landgericht München I hat mit Urteil vom 07.02.2020 (Az. 37 O 18934/17) die Klage abgewiesen, weil es schon die Abtretung der Forderungen von den Transportunternehmen auf financialright claims für unwirksam gehalten hat. Dementsprechend hat sich das Landgericht München I mit den eigentlichen Schadensersatzansprüchen nicht auseinander gesetzt.

In der Berufungsinstanz hatte dagegen das Oberlandesgericht München im Urteil vom 28.03.2024 (Az. 29 U 1319/20 Kart) das Klagemodell von financialright claims als zulässig ausgeurteilt und wollte den Rechtsstreit an das Landgericht München I zur Klärung der Schadensersatzansprüche zurückverweisen. Dagegen haben sich die Produzenten mit der Revision gewehrt.

I.

Nunmehr hat der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 12.05.2026 (Az. KZR 6/24) die Revision entschieden. Das Gericht hat dabei festgestellt, dass zwar die Bündelung von Schadensersatzansprüchen in Sammelklagen - wie von financialright claims vorgenommen - möglich ist, aber an enge Voraussetzungen gebunden ist. Dazu hat es selbst nicht abschließend entschieden, sondern den Rechtsstreit an das OLG München zurückverwiesen.

Dort sind nunmehr die nachfolgenden zwei Punkte zu klären:

1.

Ist die Abtretung der Ansprüche auf den Rechtsdienstleister financialright claims wirksam oder ist diese wegen Verstoßes gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz nichtig. Dazu muss financialright claims die Abtretungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen und die Prozessfinanzierungsvereinbarung offenlegen. Bisher wurden diese Verträge nicht vorgelegt. Das OLG München hat dann zu prüfen, ob die Prozessfinanzierungsvereinbarung mit dem Investor Verpflichtungen von financialright claims gegenüber dem Investor enthält, die zu einer strukturellen Interessenskollision mit den von financialright claims gegenüber den Transportunternehmen übernommenen Pflichten führen. So muss das Verfahren von financialright claims ausschließlich im Interesse der Transportunternehmen geführt werden, was durch zu großen Einfluss des Investors nicht gegeben wäre. Darüber hinaus verlangt der

Rechtsanwaltsgesellschaft mbH & Co. KG

Bundesgerichtshof vom OLG München auch, zu prüfen, ob financialright claims die in der Abtretungsvereinbarung eingeräumten Befugnisse dazu ausnutzt, um zu Lasten der Transportunternehmen und zu Lasten der Gerichtsbarkeit unqualifizierte Dienstleistungen zu erbringen, um einseitig vorrangig die Interessen des Investors an möglichst geringen Kosten und Gebühren sowie einer möglichst hohen Erfolgsprovision zu vertreten. Insoweit könnte schon der Umstand, dass die Klageschrift über 18.000 Seiten enthält und damit vom Gericht in einem Einzelverfahren nicht in angemessener Zeit bearbeitet werden kann, eine unqualifizierte Rechtsdienstleistung darstellen.

2.

Für den Fall, dass das OLG München die Abtretung für zulässig erachtet, hat der Bundesgerichtshof bereits jetzt die Auflage erteilt, dass die Sammelklage in viele kleinere Verfahren aufzuteilen ist, die es dem Gericht ermöglichen, jeweils in angemessener Zeit über die einzelnen Verfahren entscheiden zu können.

II.

Was bedeutet die Entscheidung konkret für financialright-Kunden?

1.

Financialright claims-Kunden haben weiterhin das Risiko, dass die Abtretungsvereinbarung nichtig ist. Die Nichtigkeit würde bedeuten, dass die Hemmung der Verjährung bis zum heutigen Tage nicht gegeben ist.

Das ist vor allem deshalb problematisch, weil eine rechtskräftige Klärung dieser Frage erst nach Eintritt der vollständigen Verjährung aller Ansprüche eintreten könnte. Dies würde dazu führen, dass trotz begründeter Schadensersatzansprüche kein Cent an financialright claims-Kunden ausbezahlt würde.

2.

Das zweite Risiko besteht darin, dass bei einer Aufteilung der Sammelklage in Einzelverfahren erhebliche Zusatzkosten für den Investor entstehen. Teilt man eine Sammelklage über 500 Mio. Euro in 500 Klage über 1 Mio. Euro auf, so dürften je nach Verfahrensdauer geschätzte Mehrkosten von 50 - 75 Mio. Euro entstehen, die vom Investor nicht eingeplant sind. Wenn man darüber hinaus berücksichtigt, dass für den Investor zudem kein greifbarer Zeithorizont für ein Return seines Investments sichtbar ist und sogar im Falle der Nichtigkeit der Abtretung ein Totalverlust seines Investments droht, erscheint es zumindest nicht völlig ausgeschlossen zu sein, dass der Investor die weitere Finanzierung stoppt, um seine eigenen Verluste zu begrenzen. Dies würde ebenfalls das Risiko des Totalverlustes für die Transportunternehmen mit sich bringen.

III.

Jedes betroffene Transportunternehmen sollte daher dringen überprüfen, ob es die vorstehenden Risiken bis hin zum Totalverlust tragen oder eine alternative Möglichkeit zur Geltendmachung der Ansprüche nutzen möchte. Die betroffenen Vorstandsmitglieder der

Rechtsanwaltsgesellschaft mbH & Co. KG

Transportunternehmen sollten darüber hinaus diese Entscheidungen genauestens dokumentieren, um später nicht selbst in die persönliche Haftung für einen etwaigen Totalverlust genommen zu werden.

Martin Pfnür
Rechtsanwalt