

Der Chevrolet Malibu, sein Tank und das «Ivey Memo»



ARNOLD F. RUSCH
PD Dr. iur., Rechtsanwalt, LL.M., Zürich

Erinnern Sie sich noch an den amerikanischen Prozess Anderson v. GM vor vierzehn Jahren? Die bei einem Autounfall verletzten Kläger konnten darlegen, dass GM um die Gefährlichkeit des von ihnen hergestellten Fahrzeugs schon länger wusste, aber nichts unternahm, weil Schadenersatz günstiger schien als eine sichere Konstruktion des Tanks. Diese Ersparnis kam GM teuer zu stehen. Die Jury verhängte einen rekordhohen Schadenersatz von \$ 4.9 Mrd.

Patricia Anderson war mit ihren vier Kindern und einem Bekannten an Weihnachten 1993 in einem Chevrolet Malibu aus dem Jahre 1979 unterwegs. Bei einer Kreuzung fuhr ein betrunkener Automobilist ins Heck des Chevrolet, worauf sich der Innenraum sofort mit Rauch füllte und der Tank zu brennen begann. Die Insassen erlitten schwere Verbrennungen. Die Kläger konnten sich einen Anwalt leisten, GM verklagen und beweisen, dass GM infolge unethischer Kostenberechnungen Produkteverbesserungen unterliess. Wie geht das? In der Schweiz

wäre alles verjährt¹, der Schadenersatz ohnehin viel geringer, der Anwalt und die Kostenvorschüsse zu teuer und der Beweis ohne Eingeständnis von GM nur schwer zu erbringen. Was in der Schweiz auf der ganzen Linie undenkbar wäre, machen die Spezialitäten des amerikanischen Rechtssystems möglich, deren Betrachtung sich auch für die Schweiz lohnt.

Die Kläger konnten sich nur einen Anwalt leisten, weil diese in Amerika auch rein erfolgsbasierte Honorare verabreden dürfen (sog. *contingent fees*)². In der Schweiz ist dies den Anwälten untersagt, was den Zugang zum Recht stark einschränkt³. Die prozentuale Beteiligung am erzielten Schadenersatzanspruch ist in Ameri-

ka aber noch viel attraktiver, weil die *jury* auch sog. *punitive damages* zusprechen kann, die den tatsächlichen, ausgleichenden Schadenersatz bei verwerflichem Verhalten multiplizieren. Der Spruchkörper des Gerichts, die *jury*, besteht aus Laien, die den grossen Unternehmungen gerne den Marsch blasen⁴. Der Kläger muss nach der *American rule* die Anwaltskosten des Beklagten auch dann nicht tragen, wenn die Klage keinen Erfolg hat⁵. Zu guter Letzt können im Rahmen der sog. *discovery* die Kläger Beweise bei den Beklagten in einem Ausmass herausverlangen, wie es in der Schweiz undenkbar wäre. Es ist dabei nicht wie hierzulande notwendig, ein herausverlangtes Dokument und dessen Inhalt



Der Chevrolet Malibu aus dem Jahre 1979.

¹ Vgl. Art. 10 Abs. 1 PrHG (Produktehaftpflicht, Verwirkung innert 10 Jahren seit Inverkehrbringen); vgl. Art. 210 Abs. 1 OR (Sachgewährleistung, 2 Jahre); vgl. Art. 41 Abs. 1, Art. 55, Art. 60 Abs. 1 OR (Delikt und Geschäftsherrenhaftpflicht, absolute Verjährung nach 10 Jahren); Kalifornien sieht für Produkthaftpflichtfälle eine Zweijahresfrist ab dem Zeitpunkt der Verletzung vor, California Code of Civil Procedure, sect. 335.1.

² Vgl. ADRIAN DÖRIG, Anwaltliche Erfolgs-honorare in den USA und der Schweiz, AJP/PJA 1998, 687 ff., 688 f.

³ Art. 12 lit. e BGFA; vgl. ADRIAN FISCH-BACHER/ARNOLD F. RUSCH, Der Bruno Steiner-Fall, AJP/PJA 2013, 525 ff., 529 ff.

⁴ Vgl. FELIX DASSER, Punitive damages: Vom «fremden Fötzel» zum «Miteidge-noss»? SJZ 2000, 101 ff., 103.

⁵ Vgl. ADRIAN DÖRIG, Anerkennung und Vollstreckung US-amerikanischer Ent-scheidungen in der Schweiz, Diss. St. Gal-len 1998, 447 ff.; vgl. Alyeska Pipeline Svc. Co. v. Wilderness Society – 421 U.S. 240, 270 f.

genau zu bezeichnen – die *discovery* dient nicht nur der Beweis-, sondern auch der Informationsbeschaffung⁶.

Dreh- und Angelpunkt der klägerischen Beweisführung bildeten tatsächlich zwei von GM selber im Rahmen der *discovery* herausgegebene Dokumente. Gemäss einer GM-Studie aus dem Jahre 1971 hätte die sichere Platzierung des Tanks weiter weg vom Heck \$ 8.59 pro Fahrzeug gekostet⁷. Hinzu kam das *Ivey Memo* aus dem Jahre 1973⁸, das GM schon in anderen Verfahren edieren musste⁹. Darin geht der GM-Ingenieur Edward Ivey davon aus, dass auf amerikanischen Strassen 41 Mio. GM-Fahrzeuge rollen, die jährlich zu 500 Todesfällen infolge von Bränden führen. Misst man jedem dieser Fälle einen Wert von \$ 200'000 zu, ergibt dies eine Belastung pro Fahrzeug in der Höhe von \$ 2.40. Das kann man nicht mehr ändern. GM produziert aber pro Jahr 5 Mio. neue Fahrzeuge. Neue Fahrzeuge machen auf den Strassen nur 11% der Fahrzeuge aus. Von den 500 Todesfällen pro Jahr fallen somit nur 55 auf die neuen Fahrzeuge. Kostet jeder dieser Todesfälle wiederum \$ 200'000, er-

gibt dies eine Summe von \$ 11 Mio. Teilt man dies durch die 5 Mio. verkauften Fahrzeuge, erhält man einen Wert von \$ 2.20 pro Fahrzeug. Ivey sagte aus, er habe dieses «bedeutungslose» Memorandum aus eigenen Stücken verfasst und niemand habe davon Kenntnis genommen. Aus einem früheren Verfahren kamen indes Dokumente zum Vorschein, die das *Ivey Memo* in einem anderen Licht zeigten. Darin erläuterte Ivey, dass er das Memorandum auf Anfrage erstellt habe, damit das Management wisse, wie viel es für Benzinsysteme aufwenden könne¹⁰. Die Antwort gab er im Memorandum: «*This analysis indicates that for G.M. it would be worth approximately \$ 2.20 per new model auto to prevent a fuel fed fire in all accidents.*»¹¹ Das *Ivey Memo* verglich diese Zahl nicht mit den \$ 8.59 der anderen Studie, doch konnten die Kläger die beiden Memoranden wie Mosaiksteine zu einem Ganzen zusammensetzen: *Todesfälle sind für GM billiger als eine sichere Konstruktion*. Die Kaltblütigkeit der so dargestellten Berechnung muss die Jurymitglieder in Rage versetzt haben. Dabei muss man sich eigentlich eingestehen, dass Kosten-Nutzen-Berechnungen bei Sicherheitsfragen alltäglich sind, weil Produkte nicht beliebig sicher sein können¹². Das Urteil

sprach \$ 107.6 Mio. als Schadenersatz zu (*compensatory damages*). Davon bildeten \$ 7.6 Mio. den eigentlichen Schadenersatz (*economic damages*), während \$ 100 Mio. auf Genugtuungszahlungen entfielen (*non economic damages*). Den Hauptteil machte jedoch der Strafschadenersatz in der Höhe von \$ 4.8 Mrd. aus (*punitive damages*). Der Richter reduzierte die Summe auf total \$ 1.09 Mrd. Die Multiplizierung lässt sich nicht nur mit der emotionalen Aufheizung¹³ im Prozess erklären. Drei Kinder erlitten schwere Verletzungen, während ein grosses Unternehmen Kosten-Nutzen-Berechnungen über lebensrettende Verbesserungen anstellte. Der Klägeranwalt Brian Panish brachte es deshalb auf den Punkt: «*The jurors wanted to send a message to General Motors that human life is more important than profits.*»¹⁴ Das Urteil sollte auf GM abschreckend wirken, was eine gewisse Schadenersatzhöhe voraussetzte.

Welche Ideen können wir aus Anderson v. GM für die Schweiz ziehen? Schadenersatz für die fehlerhafte Bauweise eines vierzehnjährigen Fahrzeugs und Schadenersatz in dieser exorbitanten Höhe an nur sechs Kläger haben vordergründig etwas Verrücktes an sich. Störend wirkt, dass die anderen Opfer des Chevrolet Malibu davon nicht profitieren. Zu diesem Zweck bietet das amerikanische Recht aber immerhin die bei uns unbekannte Sammelklage an, die klägerische

⁶ Vgl. Rules 26–37 FRCP; vgl. LAURENT KILLIAS/MICHAEL KRAMER/THOMAS ROHNER, Gewährt Art. 158 ZPO eine «pre-trial discovery» nach US-amerikanischem Recht? in: Franco Lorandi/Daniel Staehelin (Hrsg.), Innovatives Recht, Festschrift für Ivo Schwander, Zürich/St. Gallen 2011, 933 ff., 934–937; Art. 158, 160 ZPO dienen der Beweisführung, nicht aber der Informationsbeschaffung, vgl. MARK SCHWEIZER, Vorsorgliche Beweisabnahme nach schweizerischer Zivilprozessordnung und Patentgesetz, ZZZ 2010, 12 f. und BGE 138 III 76 ff., 81 f.

⁷ Vgl. die Beschreibung der erlangten Dokumente bei RANDALL GOODDEN, Lawsuit! Reducing the Risk of Product Liability for Manufacturers, Hoboken 2009, 33.

⁸ Das *Ivey Memo* kann man im Internet ansehen: <http://www.motherjones.com/politics/1998/03/ivey-memo-costbenefit-analysis-page-1> (11.12.2013).

⁹ Vgl. dazu GOODDEN (FN 7), 33.

¹⁰ ANDREW POLLACK, Paper Trail Haunts G.M. After It Loses Injury Suit, New York Times, 12. Juli 1999, <http://www.nytimes.com/1999/07/12/us/paper-trail-haunts-gm-after-it-loses-injury-suit.html?pagewanted=all&src=pm> (11.12.2013); vgl. die Beschreibung der Dokumente, die die Bedeutung des *Ivey Memos* erläutern, im früheren Verfahren *General Motors Corporation v. McGee*, 837 So.2d 1010, 1024 f.

¹¹ Internet: <http://www.motherjones.com/politics/1998/03/ivey-memo-costbenefit-analysis-page-2> (11.12.2013).

¹² Vgl. W. KIP VISCUISI, Corporate Risk Analysis: A Reckless Act? Stanford Law Review, Vol. 52, No. 3 (February 2000), 547 ff., 550, mit Beispielen zu Chrysler, Ford und GM (551 ff., 568 ff., 573 ff.).

¹³ Vgl. dazu GOODDEN (FN 7), 34, und ANDREW POLLACK, \$ 4.9 Billion Jury Verdict In G.M. Fuel Tank Case, New York Times, 10. Juli 1999, <http://www.nytimes.com/1999/07/10/us/4.9-billion-jury-verdict-in-gm-fuel-tank-case.html> (11.12.2013): «*Jurors told reporters that they felt the company had valued human life too lightly. We're just like numbers, I feel, to them, one juror, Carl Vangelisti, told Reuters. Statistics. That's something that is wrong.*»

¹⁴ Zitat nach POLLACK (FN 13).

Interessen bündelt und deren Durchsetzung vereinfacht¹⁵. Strafschadenersatz bei verwerflichem Vorgehen des Schädigers wäre auch für die Schweiz überlegenswert, da erst der Streit um drakonische Summen Respekt verschafft, das Recht durch Abschreckung durchsetzt und den Lernprozess in Technik und Ethik fördert¹⁶. Das Urteil zeigt deshalb Konsumenten, die sich für ihre Sache kraftvoll einsetzen und dabei etwas bewirken. Die wichtigste Erkenntnis aber lautet wie folgt: *Das Recht in Amerika will, dass man klagt.* In der Schweiz trifft das Gegen teil zu. Schon der Zugang zum Recht ist mit Kostenvorschüssen, dem Fehlen eines kollektiven Rechtsschutzes und dem Verbot des Erfolgshonorars ver stellt. Findet man den Zugang dennoch, wollen die Richter *partout* Vergleiche schliessen. Das Recht sollte die Klage wollen, weil es angewendet werden will – dies bedingt aber auch, dass die Richter es anwenden wollen!

¹⁵ Rule 23 FRCP; vgl. LEANDRO PERUCCHI, Class actions für die Schweiz, AJP/PJA 2011, 489 ff., 491 ff.

¹⁶ Vgl. PERUCCHI (FN 15), 493 zur Notwendigkeit punitiver Schadenersatzelemente; vgl. *Exxon Shipping Co. v. Baker*, 128 S. Ct. 2605, 2621, zum Vergeltungs- und Abschreckungszweck.