

Allgemeine Geschäftsbedingungen – Das Schweigen der Lämmer

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB): Hand aufs Herz. Wann haben Sie das letzte Mal AGB vom Anfang bis zum Ende durchgelesen, verstanden und wirklich akzeptieren können? Man muss kein Verhaltensökonom sein, um zu erkennen, dass die AGB zum Teil ein Affront sind gegenüber den Kunden. Heute, am 1. April 2012, tritt nun das revidierte Gesetz über den unlauteren Wettbewerb (UWG) in Kraft, und ab 1. Juli 2012 gilt die dortige Neuregelung zu den AGB. Sie ist nicht bloss unbefriedigend, sondern stellt grundsätzliche Verhaltensnormen des legalen Rechtsverkehrs in Frage.

Artikel 8 UWG ist die Bestimmung, die sich mit den AGB befasst. Neu gilt Folgendes: AGB sind immer dann unlauter, wenn sie zum Nachteil von Konsumenten ein den Grundsatz von Treu und Glauben



verletzendes erhebliches und ungerichtetes Missverhältnis zwischen den vertraglichen Rechten und Pflichten vorsehen. Das soll jedoch nur für Konsumenten gelten, nicht aber für AGB unter Gewerbetreibenden. Das erscheint sehr fragwürdig, und es ist zu erwarten, dass sich die Gerichte mit dieser Frage befassen werden bei der Überprüfung von AGB. Namentlich KMU sollten sich wehren.

Auf Treu und Glauben kann sich jeder berufen: Vor Jahren haben die FDP-Frauen einmal als Gadget Nagelreifen verschenkt. Auf dem Etui stand: «Wir feilen bis zum letzten Schliff.» Dieser Satz passt hier – leider: Der Gesetzgeber hat nämlich versucht, für einen Teil der Kunden den Grundsatz von Treu und Glauben «wegzuschleifen». Aha, denkt man sich da und sollte sich überlegen, was es denn bedeutet, wenn sich in einer freihetlichen Wirt-

schaftsordnung nicht jeder darauf verlassen und berufen darf, dass der andere nach Treu und Glauben handelt.

Die Maxime von Treu und Glauben sowie das Verbot des Rechtsmissbrauchs schränken den Gebrauch aller

AUSSICHTEN

subjektiven Privatrechte grundsätzlich für alle und gegenüber allen am Rechtsverkehr Beteiligten ein. Das ist gut so. Der Grundgedanke von Artikel 2 des Zivilgesetzbuches (ZGB) ist es, den zwischenmenschlichen Verkehr dann, wenn er rechtlicher Einbettung bedarf, auf die Werte der Redlichkeit, der Loyalität und der Korrektheit zu verpflichten. Mit der Marginalie «Handeln nach Treu und Glauben» versehen lautet die Norm, welche unbestrittenermassen an der Spitze unserer Privatrechtsordnung steht, wie folgt: «Jedermann hat in der Ausübung seiner Rechte und in der Erfüllung seiner Pflichten nach Treu und Glauben zu handeln. Der offenbare Missbrauch eines Rechtes findet keinen Rechtsschutz.»

Die Norm gilt für alle am Rechtsverkehr Beteiligten, und es ist unerheblich, ob es natürliche Personen, KMU oder grosse Unternehmen sind. Denn

Artikel 2 ZGB hat eine soziale Bedeutung, welche sich auf das Vertrauen als unabdingbaren «Sozialkitt» im Rechtsverkehr bezieht. Treu und Glauben bilden eine Art «Redlichkeitsstandard» und stützen das Vertrauen aller Rechtsgenossen auf redliches und sachgemessenes Verhalten der anderen Rechtsgenossen. Man unterscheidet zwischen der Auslegung und Ergänzung der Rechtsgeschäfte nach Treu und Glauben (Artikel 2 Absatz 1 ZGB) und der normberichtigenden Funktion des

«**Eigentlich müsste ein Aufschrei zu hören sein. Nicht nur von den Vertretern vor allem der KMU.**»

Grundsatzes, welche sich gegen den Rechtsmissbrauch richtet (Artikel 2 Absatz 2 ZGB).

Der Gesetzgeber kann diesen Grundsatz, der eigentlich einen Ehrenkodex für den Rechtsverkehr bildet, nicht für eine Gruppe der Teilnehmenden am Rechtsverkehr einfach weg-

geln. Das schweizerische Bundesgericht hat Artikel 2 ZGB wegen seiner besonderen Leitfunktion auch als «Schranke aller Rechtsausübung» bezeichnet. Artikel 5 der Bundesverfassung besagt unter dem Titel «Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns», dass sowohl staatliche Organe wie auch Private nach Treu und Glauben handeln.

Vertrauen wird zerstört: Das Leitmotiv von Treu und Glauben ist das Vertrauen. Vertrauen und Integrität sind miteinander eng verbunden. Integrität wiederum stellt einen Wert dar, welcher das Rechtsempfinden stark mitprägt und gestaltet, weil Vertrauen und Fairness damit verknüpft sind. Auch darum ist unverständlich, dass der Gesetzgeber eine solche Bestimmung geschaffen hat. Eigentlich müsste ein Aufschrei nicht nur von Vertretern vor allem der KMU zu hören sein: Mitrufen müssten vielmehr alle, die die Bedeutung des Grundsatzes von Treu und Glauben anerkennen. Und dieser Chor setzt sich wohl aus den vielen zusammen, die wissen, dass Rechtssicherheit und Verlässlichkeit zentrale Aspekte einer freihetlichen Marktwirtschaft sind.

HINWEIS

► Monika Roth (60) ist Professorin für Compliance und Finanzmarktrecht an der Hochschule Luzern – Wirtschaft und Studienleiterin am Institut für Finanzdienstleistungen Zug IFZ. ◀

Tausende Opel-Mitarbeiter zittern um ihren Arbeitsplatz

AUTOMARKT Die Traditions-marke Opel steckt tief in den roten Zahlen. Weitere Werkschliessungen sind deshalb kein Tabu mehr.

Die Angst ist zurück bei den 3200 Opel-Mitarbeitern in Bochum. Die Traditions-marke schreibt seit zwölf Jahren Verlust. Der Marktanteil hat sich halbiert in den vergangenen Jahren. Zusätzlich gibt es in Europa massive Überkapazitäten im Automobilmarkt. Deshalb denkt man beim Mutterkonzern General Motors wieder laut über Werkschliessungen nach. Ende 2014 läuft der Tarifvertrag aus, bis dahin sind betriebliche Kündigungen ausgeschlossen. Einen Jobabbau wollen die Beschäftigten aber nicht kampflos hinnehmen. «Wenn hier geschlossen wird, würde das die Marke Opel nicht überleben», bekräftigte Rainer Eienkel, der Betriebsratsvorsitzende des Bochumer Opel-Werks, bei der gestrigen Belegschaftsversammlung. In dem Werk werden der Astra und der Zafira produziert.

GM fürchtet Prozesse und Streiks

40 000 Menschen arbeiten allein in Deutschland bei Opel. Sie alle sind von den jüngsten Gedankenspielen aus der GM-Konzernzentrale in Detroit verunsichert. Bis Ende 2014 dürften ihre Arbeitsplätze sicher sein. Der deutsche Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer jedenfalls ist überzeugt, dass sich General Motors (GM) an den laufenden Tarifvertrag halten wird. Im Gegenzug zu Gehalts- und Freizeitverzicht der Beschäftigten sind nach dieser Vereinbarung Werkschliessungen und betriebliche Kündigungen bis Ende 2014 ausgeschlossen. «Angesichts drohender Prozesse und Streiks wird GM die Frist einhalten. Alles andere wäre zu teuer», sagte der Direktor des Center Automotive Research (CAR) an der Universität Essen-Duisburg gegenüber dieser Zeitung. Weiter im Raum stehen aber auch GM-Forderungen wie der neuerliche Verzicht auf Lohnerhöhungen und Teile des Lohn- und Weihnachtsgeldes für das laufende Jahr.

Verlagerung nach Polen rentiert

Für die Zeit ab 2015 ist das Thema Werkschliessung aber nicht vom Tisch. Dudenhöffers CAR-Institut hat soeben in einer Studie errechnet, dass sich eine Übersiedlung der Opel-Produktion von Bochum beispielsweise nach Polen wegen des niedrigeren Lohnniveaus im östlichen Nachbarland der Bundesrepublik in kürzester Zeit amortisiert. «Wenn



Ein Opel-Mitarbeiter bei der Montage eines Zafira Tourer im Werk in Bochum. Keystone/Caroline Seidel

Opel jedem der 3200 Beschäftigten in Bochum eine Abfindung von 150 000 Euro (180 000 Franken) bezahlt, käme das Geld allein durch Gehaltseinsparungen in weniger als drei Jahren wieder herein», sagt Dudenhöffer.

Dazu komme, «dass die Anlagen in Bochum verhältnismässig alt sind. Neuere Anlagen sind natürlich auch effektiver», ergänzt der Autoexperte. Ein ähnliches Verdikt treffe auch auf das Vauxhall-Werk im britischen Ellesmere Port zu. Nachdem das Aus für das Opel-Werk in Antwerpen im Jahr 2010 das Problem der Überkapazitäten bei der europäischen GM-Tochter nicht gelöst hat, werden die Standorte Bochum und Ellesmere Port immer wieder als Wackelkandidaten genannt. Im britischen El-

lesmere Port werden verschiedene Versionen des Astra gebaut. Dort sind gemäss Angaben von Vauxhall 2100 Menschen beschäftigt.

Ein Image-Problem bekäme Opel wegen neuerlicher Standortschliessungen gemäss Dudenhöffer höchstens über einen sehr überschaubaren Zeitraum.

Sind Kunden vergesslich?

Die Gewerkschaft IG Metall hatte dem Mutterkonzern GM in den vergangenen Tagen vorgehalten, er wolle Opel zu Tode sparen. Die Gewerkschaft wirft dem Management vor, die Marke Opel durch das Drohen mit Werkschliessungen weiter zu beschädigen. «Kein Mensch in Bochum boykottiert inzwischen noch Nokia-Produkte, weil die

Finnen ihr hiesiges Werk 2008 dichtgemacht haben», widerspricht Dudenhöffer. Nokia hatte eins seiner Werke aus der nordrhein-westfälischen Stadt nach Klausenburg (Cluj) in Rumänien verlegt. Dieses Werk in Siebenbürgen wurde aber im September 2011 ebenfalls aus Kostengründen geschlossen. Die Politiker im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen und in Bochum zittern auch deshalb so sehr um das Opel-Werk, weil der Nokia-Wegzug bereits einen empfindlichen Schlag für den Arbeitsmarkt der Stadt bedeutet hatte. Die ehemalige Bergbaumetropole wird von Strukturproblemen geplagt.

Für Ferdinand Dudenhöffer ist auch die Freigabe des aussereuropäischen Marktes für Opel-Fahrzeuge durch die

Zentrale in Detroit keine Lösung. Die Aufhebung der Beschränkung des Tochterunternehmens mit Sitz im hessischen Rüsselsheim wird von den Arbeitnehmervertretern immer wieder als Lösung des Problems der Überkapazitäten ins Spiel gebracht.

Export nach China zu teuer

«Wichtige Länder wie China, Russland oder Brasilien haben Importbeschränkungen, etwa in Höhe von Einfuhrzöllen von 30 Prozent und mehr. Damit sind Opel-Fahrzeuge nicht wettbewerbsfähig», stellt Dudenhöffer klar. Unternehmen, die in den Zielländern keine Produktionsstätten hätten, stünden chancenlos da. Zweitens brauche es erhebliche Marketing- und Vertriebsbudgets, um eine neue Marke, wie es Opel in China oder Brasilien wäre, zu etablieren. «Für China kann man gut mit dreistelligen Millionenbudgets rechnen», sagt Dudenhöffer. «Zusätzlich

«**Die Autohersteller, die überwiegend in Europa produzieren und verkaufen, sind die armen Hunde.**»

FERDINAND DUDENHÖFFER, DEUTSCHER AUTOEXPERTE

braucht der Aufbau eines Händlernetzes neben Budgets auch Zeit.»

Einen Leidensweg haben gemäss Dudenhöffer aus den genannten Gründen auch andere Automobilhersteller vor sich, die bei Produktion und Absatz vorwiegend auf den europäischen Markt angewiesen sind. Schwere Zeiten prophezeit er auch Ford Deutschland, PSA Peugeot-Citroën, Renault und Fiat. Nach den Zahlen des CAR-Centers wurden im Jahre 2007 in der EU und der Efta 15,96 Millionen Personenkraftwagen neu zugelassen. In diesem Jahr werden es nach CAR-Prognose «gerade mal 12,9 Millionen sein». Für Dudenhöffer ist es daher einleuchtend, dass «alle, die überwiegend in Europa Geschäfte machen, tief in den roten Zahlen sind».

Gerade habe der europäische Markt das schlechteste der vergangenen 18 Jahre hinter sich gebracht. Die Zukunftsaussichten sind auch nicht rosig. In Spanien ist die Wirtschaft am Boden, und andere Länder leiden ebenfalls schwer unter der Verschuldungskrise. «Diejenigen, die überwiegend in Europa produzieren und verkaufen, sind die armen Hunde», analysiert Dudenhöffer.

ULRICH GLAUBER, FRANKFURT
wirtschaft@luzernerzeitung.ch