
Linien-Richter BGH: Wer schuf die Karosserieform des Porsche 911?

Von Harald Kaiser, cen

Der 9. Dezember 2021 wird für Porsche kein Tag wie jeder andere. Wenn die Manager des Autoherstellers könnten, dann würden sie die mit diesem Datum verbundene öffentliche Aufmerksamkeit sicher gerne aus dem kollektiven Interesse streichen. Ganz sicher werden sie aber die Obercoolen geben und so tun, als hätte man alles im Griff – juristisch. Doch es könnte anders kommen. Denn an jenem Tag Anfang Dezember beginnt vor dem Bundesgerichtshof (BGH) ein Prozess gegen Porsche, dessen Ausgang womöglich eine Entschädigungszahlung von vielen Millionen Euro zur Folge hat.

Um elf Uhr wird an dem Tag in Karlsruhe in der Sache I ZR 222/20 vor dem 1. Zivilsenat verhandelt. Hinter dem Aktenzeichen verbirgt sich die Klage einer Ärztin aus Wien namens Dr. Iris Steineck. Frau Steineck ist die Tochter von Erwin Komenda, der als Designer die Karosserie-Konstruktionsabteilung Porsches von 1931 bis zu seinem Tod 1966 geleitet hat und der die Form des ersten Serien-Porsche, des Typs 356, entworfen hat. Die Dame ist der Ansicht, dass ihrem Vater nachträglich eine Beteiligung am weltweiten Megaerfolg des 356er-Nachfolgers Porsche 911 zustehe, der 1963 auf den Markt kam und der starke gestalterische Akzente des 356 enthalte. Überdies stamme überhaupt die Linienführung der Sportwagenikone 911 nicht vom Porsche-Sohn Ferdinand Alexander ("Butzi"), sondern vielmehr von ihrem Vater.

In zwei Vorinstanzen (LG Stuttgart - Urteil vom 26. Juli 2018 - 17 O 1324/17, OLG Stuttgart - Urteil vom 20. November 2020 - 5 U 125/19) ist sie mit ihrer Sicht der Dinge zwar bereits gescheitert. Das muss aber für die erneute Verhandlung vor dem BGH nichts bedeuten. Denn dort werden nur Verfahren oder Revisionen von grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. So gesehen könnte das dann letztinstanzliche Urteil anders lauten als jene Entscheidungen von Landgericht und Oberlandesgericht.

Im juristisch-hölzern abgefassten Preetext des Bundesgerichtshofes liest sich das Begehren von Frau Steineck so: „Die Beklagte ist die Porsche AG. Die Klägerin ist die Tochter des im Jahr 1966 verstorbenen früheren Leiters der Abteilung Karosserie-Konstruktion der Beklagten. Dieser war im Rahmen seiner Tätigkeit mit der Entwicklung des ab 1950 produzierten Fahrzeugmodells Porsche 356 und dessen seit 1963 gebauten Nachfolgemodells Porsche 911 befasst. Der Umfang seiner Beteiligung an der Gestaltung dieser Modelle ist zwischen den Parteien streitig. Die Klägerin verlangt als Erbin ihres Vaters und aus abgetretenem Recht von der Beklagten gemäß § 32a Abs. 1 Satz 1 UrhG ab dem 1. Januar 2014 eine angemessene Beteiligung an den Erlösen aus dem Verkauf der ab 2011 produzierten Baureihe 991 des Porsche 911. Sie meint, bei den Fahrzeugen dieser Baureihe seien wesentliche Gestaltungselemente der unter maßgeblicher Beteiligung ihres Vaters entwickelten Ursprungsmodelle des Porsche 356 und des Porsche 911 übernommen worden. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Es hat angenommen, die Klägerin habe zwar bewiesen, dass ihr Vater die äußere Gestaltung der Karosserie des Porsche 356 in seiner Urform, bei der es sich um ein Werk der angewandten Kunst im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 UrhG handele, geschaffen habe und er somit nach § 7 UrhG deren Urheber sei. Die Baureihe 991 des Porsche 911 sei aber jedenfalls gemäß § 24 Abs. 1 UrhG in freier Benutzung der äußeren Gestaltung der Karosserie des Porsche 356 geschaffen worden, die allenfalls als Anregung für die neue Gestaltung gedient habe. Eine solche Nutzung begründe keinen Anspruch auf angemessene Beteiligung nach § 32a Abs. 1 Satz 1 UrhG. Hinsichtlich der äußeren Gestaltung der Karosserie des Porsche 911 in ihrer Urform sei der Klägerin schon nicht der Nachweis gelungen, dass ihr Vater deren Miturheber sei. Mit der vom Berufungsgericht

zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.“

Wie immer der sich vermutlich länger hinziehende Prozess ausgehen wird, kundige Betrachter der Autogeschichte wird dieses Verfahren an zwei ähnliche Auseinandersetzungen aus Mitte der 50er-Jahre erinnern. Mittelbar ging es damals auch um Porsche. Seinerzeit hatte der bei Daimler-Benz beschäftigte Autokonstrukteur Béla Barényi gegen zwei Schriftsteller geklagt, weil diese ihn in zwei Büchern verächtlich gemacht haben. Es ging um die Erfinderehre des VW Käfer.

Weitgehend unbekannt war zu der Zeit, dass Béla Barényi Jahre vor Ferdinand Porsche das Prinzip des „kommenden Volkswagens“ entwickelt hat. So nannte Barényi seine 1925 angefertigte Konstruktionszeichnung der Bodengruppe. Sie enthielt bereits alle wesentlichen technischen Merkmale, die später den VW Käfer kennzeichneten: Boxermotor im Heck, Luftkühlung, die Motoranordnung hinter und die des Getriebes vor der Hinterachse. Als die beiden Schriftsteller, Herbert A. Quint und Horst Mönning, diese Urheberschaft Anfang der 50er Jahre in ihren Büchern höhnisch verneinten und sie stattdessen Porsche zuschrieben, verklagte Barényi beide. Im Laufe des Prozesses gegen Quint stellte sich heraus, dass dieser Name von Porschemitarbeiter Richard v. Frankenberg als Pseudonym benutzt wurde. Barényi gewann beide Verfahren, die bis vor den BGH gingen.

Der „Quint“-Prozess wurde vom BGH an die Patentkammer des Landgerichts Mannheim zurückverwiesen, welches die Klage im Juli 1955 final zugunsten Barényis entschied. Und im Oktober 1955 kam es im Berufungsverfahren gegen Mönning vor dem BGH zum Vergleich. Mönning erklärte, seine Behauptungen nicht mehr zu verbreiten. Somit kam Barényi die Priorität zu, die wichtigsten Konstruktionsmerkmale des VW vor Porsche entworfen zu haben. Seither gilt Barényi, der in Diensten von Daimler-Benz unter anderem auch die Idee zur Knautschzone entwickelt hat, als Erfinder des Volkswagens.

Hätte Barényi diese beiden juristischen Erfolge zum Anlass genommen und gegen die Porsche und/oder VW auf Erfolgsbeteiligung geklagt – schließlich zahlte Volkswagen dem Zuffenhausener Sportwagenbauer jahrzehntelang pro hergestelltem Käfer fünf Mark – wäre wohl ein Millionenbetrag für ihn herausgekommen. Doch der 1999 Verstorbene entschied sich anders. Die Begründung dafür kann man im Buch „Das unbekannte Genie“ - Béla Barényi, der Schutzengel für Millionen Autofahrer*, nachlesen. Auf die Frage des Autors, warum er angesichts dieser klaren Urteile nicht gegen Porsche oder VW vorgegangen ist, antwortete er: „Ich war müde von den jahrelangen rechtlichen Auseinandersetzungen. Die Prozesse zogen sich ja über sieben Instanzen. Und ich hatte auch das Geld nicht, um weiterzumachen. Denn VW oder Porsche wären sicher durch alle Instanzen gegangen. Das hätte mich auch eine Menge Nerven gekostet. Ferner habe ich darauf gebaut, dass die Herren in Zuffenhausen ein schlechtes Gewissen bekommen und mir angesichts der höchstrichterlichen Rechtsprechung wenigstens ein Anstandshonorar zahlen würden. Das geschah aber nicht. Daraufhin habe ich die Angelegenheit nicht weiter verfolgt, schließlich bin ich vor allem Techniker und kein Geldmensch.“ (aum/Harald Kaiser)

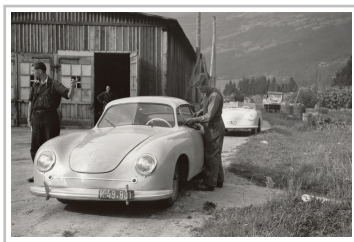
*„Das unbekannte Genie“ - Béla Barényi, der Schutzengel für Millionen Autofahrer, ist als E-Book bei Apple-Books und Amazon erhältlich.

Bilder zum Artikel



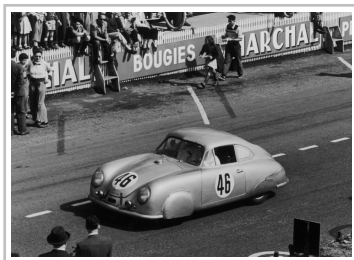
Porsche 356 Carrera Coupé Grand Sport 1956.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Coys



Porsche 356 auf dem alten Produktionsgelände in Gmünd.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Le Mans 1951: Auguste Veillet und Edmond Mouche erreichten mit dem Porsche 356 SL 1100 bei dem ersten Einsatz eines Porsche in Le Mans den Sieg in der Klasse bis 1100 Kubikzentimeter Hubraum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Werksabholung bei Porsche: Harald Wagner übergibt einen 911 Turbo 3,0 Coupé (M) an Familie Pietsch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
