

Titel:

Beginn der Verjährung von Ansprüchen gegen VW im sogenannten "Diesel-Skandal"

Normenketten:

ZPO § 522 Abs. 2

BGB § 31, § 199 Abs. 1 Nr. 2, § 826, § 831

Leitsatz:

Die Verjährung der Ansprüche gegen VW wegen des Kaufs eines vom sogenannten "Diesel-Skandal" betroffenen Fahrzeugs der Marke "Skoda" begann im Jahr 2015 zu laufen, weil jedenfalls grob fahrlässige Unkenntnis hinsichtlich des Schadens, der eigenen Betroffenheit und des Anspruchsgegners vorlag. (Rn. 9 – 14) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Berufungsverfahren, Diesel-Skandal, EA 189, Verjährungsbeginn, Kenntnis, grob fahrlässige Unkenntnis, Skoda

Vorinstanzen:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 20.07.2020 – 3 U 3018/20

LG Deggendorf, Endurteil vom 27.04.2020 – 23 O 7/20

Fundstelle:

BeckRS 2020, 20317

Tenor

1. Die Berufung der Klagepartei gegen das Urteil des Landgerichts Deggendorf vom 27.04.2020, Aktenzeichen 23 O 7/20, wird zurückgewiesen.
2. Die Klagepartei hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
3. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Deggendorf ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 16.650,00 € festgesetzt.

Gründe

1

Die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Deggendorf vom 27.04.2020, Aktenzeichen 23 O 7/20, ist gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil nach einstimmiger Auffassung des Senats das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

2

Hinsichtlich der Darstellung des Sach- und Streitstandes wird auf den Tatbestand im angefochtenen Urteil des Landgerichts Deggendorf vom 27.04.2020 Bezug genommen.

3

Das Landgericht Deggendorf hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass Schadensersatzansprüche nicht bestehen; offen blieb die Frage der Verjährung der Klagansprüche.

4

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klagepartei mit der Berufung, mit der sie ihre Ansprüche - im Umfang der angesichts zwischenzeitlichen Verkaufs des streitgegenständlichen Fahrzeugs vorgenommenen Änderung der Klageanträge - weiter verfolgt.

5

Im Berufungsverfahren beantragt der Kläger:

1. Das Urteil des Landgerichts Deggendorf vom 27.04.2020, Aktenzeichen 23 O 7/20, aufzuheben,
2. die Beklagte zu verurteilen, unter Anrechnung des Verkaufserlöses aus dem Verkauf des Fahrzeugs Marke Skoda, Typ Yeti, mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ...96 in Höhe von € 9.500,00 an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von € 27.000,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, gegen Zahlung einer in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs durch die Klagepartei, zu erstatten,
3. die Beklagte zu verurteilen, die Kosten des außergerichtlichen Vorgehens in Höhe von 2.077,74 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu erstatten.
4. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4% aus 27.000,00 € seit dem 25.07.2014 bis zum Beginn der Rechtshängigkeit zu bezahlen,

II.

6

Zur Begründung, dass die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Deggendorf vom 27.04.2020 gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen ist, wird auf den vorausgegangenen Hinweis des Senats vom 20.07.2020 (Bl. 349/356 d. A.) Bezug genommen.

7

Auch die Ausführungen in der klägerischen Stellungnahme vom 28.07.2020 (Bl. 357/372 d. A.) geben zu einer Änderung keinen Anlass. Hierzu ist noch auszuführen:

8

1. Die Voraussetzungen von § 522 Abs. 2 Nr. 2 ZPO sind erfüllt. Dass die auch obergerichtliche Rechtsprechung hinsichtlich der Beurteilung von Schadensersatzansprüchen von Käufern von PKW's aus dem VW-Konzern im Zusammenhang mit dem sogenannten „Diesel-Skandal“ zu unterschiedlichen Entscheidungen gelangt, ist vorliegend, wo es lediglich um die Beurteilung der Verjährungseinrede geht, kein einer Entscheidung nach § 522 Abs. 2 ZPO entgegenstehender Gesichtspunkt. Wann im einzelnen zu beurteilenden Fall die Verjährung nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB beginnt, hängt vom jeweiligen Vortrag der insoweit darlegungs- und beweisbelasteten Partei ab, der je nach anwaltlicher Vertretung unterschiedlich ausgestaltet sein kann. Hinzu kommt, wie sich die jeweilige Klagepartei zur Thematik der Kenntniserlangung bzw. fehlender Möglichkeit der Kenntniserlangung stellt. Diese unterschiedlichen Konstellationen bewirken, dass eine schematische Rechtsanwendung in gleich liegenden Fällen ausscheidet, sondern es sich jeweils um eine Einzelfallentscheidung handelt.

9

2. Das auf Seite 6 des Schriftsatzes auszugsweise zitierte Urteil des OLG Hamm vom 10.09.2019 (13 U 149/18) und die vergleichbar argumentierenden S. 7 genannten Gerichte gehen von einer anderen Sachlage aus, nämlich, ob die ad-hoc-Mitteilung der Beklagten vom 22.09.2015 geeignet war, die Kausalität der Täuschung für den (damals dann erst erfolgenden) Vertragsschluss in Frage zu stellen; eine vom BGH zwischenzeitlich anders entschiedene Thematik. Die zitierten Entscheidungen des OLG Oldenburg (1 U 131/19, 6 U 286/19) messen der ihrer Ansicht nach weitgehenden Unaufgeklärtheit des Sachverhalts im letzten Quartal 2015 eine entscheidende Bedeutung zu und sprechen insoweit von vagen Hinweisen für doloses Handeln nicht feststehender Verantwortlicher. Insoweit wird verkannt, dass es für die Frage der Zumutbarkeit der Klageerhebung hierauf nicht ankommt. Denn wenn man sich nicht (wegen Sachmängelhaftung) an den Fahrzeugverkäufer halten wollte, kam als Verantwortliche ohnehin nur die Beklagte als Motorherstellerin im VW-Konzern in Betracht. Eine konkrete Benennung der im Sinne von § 31 BGB bzw. § 831 BGB als schadensverursachenden/verantwortlichen Personen wäre zwar sinnvoll gewesen, aber war bei einer entsprechenden Aufbereitung des in eine Klage zu fassenden Sachverhalts aus öffentlich verfügbaren Quellen nicht zwingend geboten, wie sich letztlich auch in der kürzlich

ergangenen BGH-Entscheidung zur Haftung der VW AG aus § 826 BGB gezeigt hat. Mit anderen Worten: Die Klagepartei war nicht darauf angewiesen, mit ihrer Klage bis zur Ermittlung eines konkreten Verantwortlichen zuzuwarten.

10

Der Senat hält daran fest, dass eine grob fahrlässige Unkenntnis der Klagepartei hinsichtlich Schadens, eigener Betroffenheit und des Anspruchsgegners vorlag: Hingewiesen sei nur auf folgende Erklärungen der Beklagten noch in 2015, die entsprechenden Widerhall in sämtlichen Medien fanden, was der Klagepartei ohne jeden Zweifel nicht verborgen sein konnte: Die Beklagte hat ab Ende Sept. 2015 aktiv mit aufklärerischen Tätigkeiten hinsichtlich der Offenlegung von Details zu Umfang und Tragweite des in ihrem Herrschaftsbereich spielenden „Diesel-Skandals“ begonnen. Diese Aufklärung betraf nicht nur VWs, sondern auch andere Fahrzeuge des Konzerns. So wurde auf den Konzern-Webseiten ein Tool bereitgestellt, mittels dessen jeder Fahrzeughalter anhand seiner Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) abfragen konnte, ob sein Fahrzeug von den - immer noch nicht so genannten - Manipulationen betroffen ist oder nicht.

11

Das bis dahin weitgehend nicht an die Öffentlichkeit getretene Kraftfahrtbundesamt teilte mit Pressemitteilung vom 16.10.2015 erstmals mit, es habe mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 gegenüber der Beklagten einen Rückruf von insgesamt 2,4 Mio. VW Marken-Fahrzeugen angeordnet. Man vertrete die Auffassung, dass es sich bei der in diesen Fahrzeugen verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handle, weswegen der Beklagten auferlegt worden sei, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen, was durch entsprechende Nachweise zu belegen sei. Zudem ist von einem von der Beklagten am 07. Oktober 2015 vorgelegten Maßnahmenplan die Rede, und es werden erstmals nähere Angaben zu den betroffenen Motoren gemacht (Euro 5 Dieselmotoren der Größe 2 l, 1,6 l und 1,2 l Hubraum).

12

Diesen Rückruf griff die Beklagte mit Pressemitteilungen vom 15. und 22. Oktober 2015 auf und teilte mit, dass auch für die Marken Audi, Skoda und Seat ein entsprechendes Tool bereit stehe, um die Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs mit dem Motor EA189 zu eruieren. Unter Hinweis darauf, dass die aktuelle Nachfolge-Motorengeneration EA288 (Einsatz ab 2012) nicht betroffen sei, heißt es weiter, ab Januar 2016 werde mit der Nachbesserung der Fahrzeuge begonnen, wobei die technischen Lösungen zunächst den zuständigen Behörden vorgestellt und danach die Halter dieser Fahrzeuge informiert werden würden. Damit wurde klargestellt, dass sich die Beklagte nicht gegen den Rückruf wehren, sondern an der Beseitigung der Abschalteinrichtungen mitwirken werde.

13

Mit Pressemitteilung vom 25. November 2015 teilte die Beklagte darauf aufbauend schließlich mit, dem KBA seien die erarbeiteten technischen Maßnahmen der betroffenen EA189-Dieselmotoren nunmehr vorgestellt und diese Maßnahmen seien nach intensiver Begutachtung bestätigt worden.

14

Nach alledem konnte über - auch den individuellen - Schaden durch Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowie über den Anspruchsgegner keine irgendwie geartete Unklarheit bestehen. Ein Nicht-Reagieren entsprang ohne jeden Zweifel grober Fahrlässigkeit.

15

Ergänzend nimmt der Senat Bezug auf die zur Verjährungsthematik umfassend Stellung nehmenden Darlegungen der Beklagtenpartei im Schriftsatz vom 20.02.20 (dort S. 19 ff.). Nach alledem greift die Einrede der Verjährung durch, so dass die Berufung zurückzuweisen war.

III.

16

Der Streitwert wurde entsprechend dem Hinweis S. 1 der Berufungsbegründung - ohne Abzug für die mit dem Fahrzeug zurückgelegten 112.100 km - festgesetzt.

17

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß § 708 Nr. 10 ZPO.