

Titel:

Schadensersatz wegen Erwerbs eines vom Dieselskandal betroffenen Fahrzeugs

Normenkette:

BGB § 826

Leitsatz:

**Vor dem Hintergrund der Dimension der Handlungsweise des VW-Konzerns ist der Rückschluss nicht nur naheliegend, sondern fast zwingend, dass sich die Spitze des Volkswagen-Konzerns in enger Abstimmung mit der VW-Konzerntochter Audi als Strategie des Gesamtkonzerns zum Zweck der Gewinnmaximierung dazu entschieden hat, illegale Abschalteinrichtungen zu entwickeln und einzusetzen. (Rn. 31)
(redaktioneller Leitsatz)**

Schlagworte:

unzulässige Abschalteinrichtungen, Audi-Modelle, Motor des Typs 189, Dieselskandal

Vorinstanzen:

OLG München, Verfügung vom 22.09.2020 – 28 U 1417/20

LG Ingolstadt, Endurteil vom 07.02.2020 – 31 O 2539/18

Rechtsmittelinstanz:

BGH Karlsruhe, Urteil vom 24.03.2022 – VII ZR 266/20

Weiterführende Hinweise:

Revision zugelassen

Fundstelle:

BeckRS 2020, 56561

Tenor

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Endurteil des Landgerichts Ingolstadt vom 07.02.2020, Az. 31 O 2539/18, in Ziff. 1 und 2 abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 16.727 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 14.12.2018 Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Audi A4 mit der Fahrgestellnummer,,34 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 21.10.2020 mit der Rücknahme des in Ziff. 1 des Tenors bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

2. Die weitergehende Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.

3. Der Kläger ist des Rechtsmittels der Berufung verlustig.

4. Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

6. Die Revision wird zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

1

Das Landgericht gab der Klage überwiegend statt und verurteilte die Beklagte u. a. zur Zahlung von knapp 18.000 Euro Zugum-Zug gegen Rückgabe des Pkws.

2

Der Kläger habe am 14.9.2015 einem vom Dieselskandal betroffenen Audi A 4 mit dem Motor EA 189 erworben und ihm stünden daher Schadensersatzansprüche zu. Hinsichtlich der Nutzungsentschädigung setzte das Erstgericht eine Laufleistung von 300.000 km an. Eine Verzinsung nach § 849 BGB sei hingegen nicht geschuldet.

3

Der Kläger hatte zunächst Berufung eingelegt und diese damit begründet, dass in Richtung der Nutzungsentschädigung eine höhere Laufleistung anzusetzen sei und sich der Zinsanspruch aus § 849 BGB ergebe. Die Berufung wurde auf Anregung des Senats mit Schriftsatz vom 21.10.2020, am selben Tag per beA eingegangen, zurückgenommen.

4

Die Beklagte wendet sich mit ihrer Berufung u. a. gegen die Annahme des Landgerichts, die Beklagte habe von den entsprechenden Manipulationen Kenntnis gehabt.

5

Im Berufungsverfahren wird beantragt.

6

Die Beklagte beantragt unter Aufhebung des Urteils des Landgerichts Ingolstadt vom 7.2.2020 die Klage abzuweisen.

7

Der Kläger beantragt die Berufung zurückzuweisen.

8

Der Kläger verteidigt die angefochtene Entscheidung.

9

Auf die weitergehenden Einzelheiten der umfangreichen - im Textbaustein-Stil versehenen - Berufungsbegründung der Beklagten, in der in erheblichem Umfang nicht entscheidungserheblicher Sachverhalt wiederholend vorgetragen wird, wird Bezug genommen.

II.

10

Die zulässige Berufung der Beklagten ist überwiegend unbegründet.

11

1. Der Kläger hat dem Grunde nach gegen die Beklagte Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB.

12

a. Der Senat verweist - mit Ausnahme der Frage der Anspruchsgegnerschaft - auf die nunmehr gefestigte höchstgerichtliche Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum sog. Dieselskandal (Urteile des Bundesgerichtshofs vom 25.5.2020, Az. VI ZR 252/19 und 30.7.2020, Az. VI ZR 5/20) und macht sich die überzeugenden Ausführungen des Bundesgerichtshofs zu eigen.

13

b. Die Beklagte als „Tochter“ des VW-Konzerns ist die zutreffende Anspruchsgegnerin, auch wenn sie nicht unmittelbar den im streitgegenständlichen PKW eingebauten Motor entwickelt hat.

14

Für Ansprüche aus § 826 BGB ist derjenige passiv legitimiert, der die gegen die guten Sitten verstoßene Schädigungshandlung vorgenommen hat, wobei nach den Grundsätzen der Mittäterschaft (§§ 830, 840 BGB) jeder Mittäter oder Teilnehmer für den entstandenen Schaden haftet.

15

(1) Die Beklagte ist Täterin, da sie durch den Einbau des makelbehafteten Motors als Bestandteil (Münchener Kommentar zum BGB, 8. Auflage 2020, § 947 BGB Rnr. 4 m.w.N.) der einheitlich zusammengesetzten Sache Pkw (BGH NJW 1955, 1793) Herstellerin dieses Wirtschaftsguts ist.

16

(2) Die Beklagte handelte vorsätzlich.

17

Der Senat hat aufgrund der nachfolgenden - jeweils offenkundigen - Indizien keinen Zweifel daran, dass die Verwendung und der Einbau des makelbehafteten Motors auf einer Grundsatzentscheidung des Volkswagen-Konzerns einschließlich der nach § 31 BGB verantwortlichen Repräsentanten der Beklagten beruht; jedenfalls greifen insoweit die Grundsätze der sekundären Darlegungslast. Die Verteidigung der Beklagten genügt diesen Grundsätzen nicht (vgl. insoweit auch OLG Hamm BeckRS 2020, 21442; OLG Stuttgart, Verfügung vom 24.03.2020 - 16a U 75/19):

18

aa. Die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung - vgl. insoweit auch die o.g. Grundsatzentscheidung des BGH vom 25.5.2020 - ist eine grundlegende und weltweit reichende Strategieentscheidung mit gravierenden unternehmerischen Risiken. Allein der letzte Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes der Modelle A 6 bzw. A 7 der Beklagten betraf über 30.000 Fahrzeuge deutschlandweit und mehr als 60.000 Fahrzeuge weltweit. Die zu beanstandende Handlungsweise der Beklagten als untergeordnete Unternehmensmaßnahme der technischen Entwicklungsabteilung einzustufen ist vollkommen lebensfremd und daher weder nachvollziehbar noch im Ansatz plausibel.

19

Hinzu kommt, dass seit dem Bekanntwerden des Dieselskandals zunächst tatsächlich an dieser Unternehmensentscheidung festgehalten wurde.

20

bb. Der Senat folgt der Argumentation der Beklagten nicht, dass es sich bei ihr um eine juristische Person handelt, die quasi als Dritte der Volkswagen AG gegenübersteht.

21

Die Beklagte - wie unter anderem auch die P. AG - ist mit dem Konzern über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag nach § 291 AktG verbunden. Vieles spricht dafür, dass bereits ein solcher Zusammenhang die Anwendung der Zurechnungsnormen der § 31 BGB analog einerseits bzw. des § 166 BGB analog andererseits rechtfertigt. cc. Sowohl die „beherrschte“ Beklagte als auch die „Beherrscherin“ - genauso wie die weiter mit dem VW-Konzern verflochtene P. AG - verfügen jeweils über technische Entwicklungsabteilungen und haben jeweils Motoren mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen entwickelt. Genau diese - von den unterschiedlichen Firmen entwickelten - Motoren kamen sodann übergreifend in Fahrzeugen des Gesamtkonzerns zum Einsatz.

22

Die VW-AG hat den - von der höchstrichterlichen Rechtsprechung unproblematisch als makelbehaftet anerkannten - Motor des Typs 189 entwickelt, der wohl am häufigsten zum Einsatz kam.

23

Auch die Beklagte hat entsprechende Motoren hergestellt.

24

So hat das Kraftfahrtbundesamt seit 2018 in diversen Rückrufen bei unterschiedlichen Audi-Modellen eine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt. Von dem Rückruf betroffen sind unter anderem die Fahrzeugmodelle A 6, A 7, A 8, Q 5 bzw. Q 7 Modelle mit 3 bzw. 4,2 Liter Motoren. Nachdem zunächst Motoren der Schadstoffnorm 5 betroffen waren, kam es auch in erheblichem Umfang zu Rückrufen von Modellen, in denen Motoren der Schadstoffnorm 6 verbaut waren. Auf den bei dem Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten Listen sind allein über zehn Motoren mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen enthalten, die allein von der Beklagten entwickelt wurden.

25

Gleiches gilt auch für die P. AG (OLG Schleswig, 1 U 119/19), die ebenfalls Motoren entwickelt und mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen hat, die im VW-Konzern zum Einsatz kamen.

26

Auch insoweit wurden seitens des Kraftfahrtbundesamts in mehreren Fällen seit 2017 Fahrzeuge in erheblichem Umfang zurückgerufen.

27

Die so manipulierten Motoren führen jeweils zu einer Haftung nach § 826 BGB.

28

Der Senat hat in gleichgelagerten Fällen sich der Auffassung des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 16.10.2020 angeschlossen (Az. 11 U 2/20) angeschlossen und entschieden, dass die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamts in den Rückrufbescheiden maßgeblich und für den Zivilprozess bindend sind,

das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen ihrer Rückrufentscheidungen festgestellt hat, dass die Beklagte eine unzulässige Abschalteneinrichtung verwendet hat und die installierte Abschalteneinrichtung bewusst auf den Prüfstand zugeschnitten ist und im Normalbetrieb nicht zur Anwendung kommt.

29

Die so manipulierten Motoren kamen in der gesamten Fahrzeugflotte des VW-Konzerns zum Einsatz.

30

Die Modelljahre und der Produktionszeitraum der vom Skandal betroffenen Fahrzeuge sind vergleichbar. Überwiegend betroffen sind Fahrzeuge, die seit 2009 hergestellt wurden.

31

(3) Vor diesem Hintergrund und der Dimension der Handlungsweise des Konzerns ist der Rückschluss nicht nur naheliegend, sondern fast zwingend, dass sich die Spitze des Volkswagen-Konzerns in enger Abstimmung mit der Beklagten (und auch den Verantwortlichen der P. AG) als Strategie des Gesamtkonzerns zum Zweck der Gewinnmaximierung dazu entschieden hat, illegale Abschalteneinrichtungen zu entwickeln und einzusetzen. Der Beklagten oblag es nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast, diese Indizien zu erschüttern.

32

Die Ansicht der Beklagten, der Kläger müsse eine subjektive Kenntnis des Vorstands nachweisen, ist verfehlt. Soweit sich die Beklagte auf eigene Unkenntnis beruft, ist diese Argumentation in der Sache fernliegend und nicht hinnehmbar.

33

Soweit ersichtlich - das wäre zumindest die weitere Konsequenz der verfehlten „Unschuldsargumentation“ der Beklagten - wäre sie dann seit vielen Jahren von VW getäuscht worden, ohne dass sie entsprechend Regress genommen oder ihr den Streit verkündet hätte; genau die so vermeintlich Getäuschte hätte sich dann just dazu entschieden selbst vergleichbare Täuschungshandlungen vorzunehmen. Diese Verhaltensweise bedarf keiner weiteren Kommentierung seitens des Gerichts.

34

(4) Die Beklagte ist mithin nicht nur (Neben-)Täterin, sondern Mittäterin.

35

2. Nach der inzwischen gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung hat der Kläger hierdurch einen Schaden in Höhe des Kaufpreises erlitten, wobei er nach den Grundsätzen des großen Schadensersatzes Zugum-Zug gegen Rückgabe des Pkws dessen Zahlung verlangen kann.

36

3. Mit der gefestigten Rechtsprechung berücksichtigt der Senat zu Lasten des Klägers mindernd Nutzungersatz, wobei die Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs auf 300.000 km (§ 287 ZPO) geschätzt wird.

37

Der anzurechnende Nutzungersatz wurde durch das Erstgericht zutreffend ermittelt. Ab Erlass des Ersturteils ist grundsätzlich weiterer Nutzungersatz zu berücksichtigen. Auf den Senatshinweis vom 12.11.2020 hat der Kläger - insoweit unstrittig - vorgetragen, dass der Kilometerstand am 1.12.2020 und damit zum Zeitpunkt der letzten mündlichen insgesamt 91.198 km betrug.

38

Daraus ergibt sich nach der Formel des BGH in seiner Entscheidung vom 25.5.2020 folgender Nutzungersatz (Bruttokaufpreis 23.600 Euro für das Fahrzeug geteilt durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt in Höhe von 294.594 km [300.000 km minus 5.406 km]; dieser Wert multipliziert mit den gefahrenen Kilometern in Höhe von 85.792 km): 6.873 Euro.

39

4. Die Beklagte ist seit Rücknahme der klägerischen Berufung in Annahmeverzug, da sich aus der Rücknahme seiner Berufung nunmehr ergibt, dass der Kläger nunmehr bereit ist, sich Nutzungsvorteile anrechnen zu lassen.

40

5. Die Beklagte schuldet vorgerichtliche Anwaltskosten direkt aus § 826 BGB, so dass die Verzugsproblematik irrelevant ist.

41

Die Entscheidung des Erstgerichts ist insoweit nicht zu beanstanden. Gleiches gilt für die zugesprochenen Zinsen.

42

Das erstinstanzliche Urteil ist daher entsprechend abzuändern.

III.

43

Die Kostenentscheidung ergeht gemäß §§ 92 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, 516 Abs. 3, 97 ZPO als Kostenmischentscheidung. Bei der erstinstanzlichen Kostenentscheidung hat es sein Bewenden.

44

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit erfolgt gemäß §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

45

Die Revision ist gemäß § 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO zuzulassen, da eine höchstrichterliche Entscheidung zur Haftung der Beklagten im konkreten Fall noch nicht vorliegt.