OLG München, Endurteil v. 20.04.2021 – 5 U 6625/20

Titel:

Dieselfälle - VW als Repräsentantin von Audi bei EA189

Normenketten:

BGB § 31, § 249, § 826
ZPO § 287

Leitsatz:

Die VW AG ist in Bezug auf Entwicklung und Herstellung des in einen Audi eingebauten Motors EA189 Repräsentantin der Audi AG. Die Audi AG haftet deshalb gemäß § 31 BGB für eine von der VW AG bei der Entwicklung und Herstellung des Motors begangene vorsätzliche sittenwidrige Schädigung (Abgrenzung zu BGH BeckRS 2021, 6243). (Rn. 11 – 12) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel, EA189, EA 189, Repräsentant, Nutzungsentschädigung, Verjährung, Kenntnis, grobe Fahrlässigkeit

Vorinstanz:

LG Ingolstadt, Endurteil vom 16.10.2020 – 41 O 2382/19

Tenor

1. Auf die Berufungen des Klägers und der Beklagten wird das Endurteil des Landgerichts Ingolstadt vom 16.10.2020, Az. 41 O 2382/19, in Nr. 2 (Erstattung außergerichtlicher Kosten) aufgehoben und in Nr. 1 dahin abgeändert, dass die Beklagte verurteilt wird, an den Kläger 19.656,94 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.11.2019 zu zahlen.

2. Im Übrigen werden die Berufungen zurück- und bleibt die Klage abgewiesen.

3. Von den erstinstanzlichen Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 1/3 und die Beklagte 2/3, die Kosten des Berufungsverfahrens trägt die Beklagte.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Ingolstadt ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

5. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 19.878,19 € festgesetzt.

Entscheidungsgründe

I.

1
Der Kläger verlangt wegen des Kaufs eines mit dem Dieselmotor EA 189 versehenen Fahrzeugs von der Beklagten Schadensersatz.

2
Am 29.08.2014 kaufte der Kläger einen Pkw Audi A 4 Avant 2.0 TDI Multitronic S-line zum Preis von 33.000 € brutto. Zum Zeitpunkt des Kaufs hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 350 km. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im April 2021 betrug die Laufleistung 121.509 km.

3
Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 11.767,11 € nebst Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten Zug um Zug gegen Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs verurteilt. Durch das Inverkehrbringen des manipulierten Motors mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik habe die Beklagte den Kläger konkludent getäuscht und auf sittenwidrige Art und Weise geschädigt. Die nicht verjährte Klageforderung sei mit 11.767,11 € zu bemessen, weil der Kläger sich gestaffelt Nutzungsersatz habe anrechnen zu lassen.

4

Gegen das ihm am 30.10.2020 zugestellte Ersturteil hat der Kläger am 18.11.2020 Berufung eingelegt, die er nach Fristverlängerung bis zum 01.02.2021 mit am 29.01.2021 eingegangenem Schriftsatz begründet hat. Gegen das ihr am 19.10.2020 zugestellte Ersturteil hat die Beklagte am 18.11.2020 Berufung eingelegt, die sie mit am 15.12.2020 eingegangenem Schriftsatz begründet hat.

5
Die Beklagte meint, die Verurteilung sei schon dem Grunde nach unzutreffend, weil sie die Entwicklung und Fertigung des Motors EA 189 komplett der VW AG überlassen habe, von deren Manipulationen sei ihren Verantwortlichen nichts bekannt gewesen. Der Kläger meint, dass der Nutzungsersatz durch das Landgericht viel zu hoch bemessen worden sei.

6
Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn weitere 8.111,08 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.11.2019 zu zahlen und im Übrigen die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

7
Die Beklagte beantragt, das Ersturteil abzuändern und die Klage „vollumfänglich“ abzuweisen und die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

8
Der Senat hat in der Ladungsverfügung vom 08.02.2021 auf das den Parteivertretern bekannte Urteil vom 26.01.2021 (5 U 2386/20) hingewiesen. Außerdem hat er den Kläger informatorisch gehört.

9
Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Ersturteil und den im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätzen nebst Anlagen sowie der Sitzungsniederschrift vom 20.04.2021.

II.

10
Entsprechend dem erteilten Hinweis hat die Berufung der Beklagten nur in geringem Umfang - betreffend die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten - Erfolg, während der Kläger mit der begehrten Verringerung der Nutzungsentschädigung in vollem Umfang durchdringt.

11
1. Wie hingewiesen haftet die Beklagte dem Kläger unter dem Gesichtspunkt des ungewollten Vertragsschlusses aus § 826 BGB; der Anspruch ist darauf gerichtet, so gestellt zu werden, als ob der Kläger den Vertrag nicht abgeschlossen hätte (vgl. zu den Einzelheiten BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 12-63). Die Beklagte haftet gemäß §§ 826, 31 BGB, weil davon auszugehen ist, dass die VW AG als Repräsentantin der Beklagten die Entwicklung und die Herstellung des streitgegenständlichen Motors mitsamt Manipulationssoftware übernommen hat. Sie hat selbst vorgetragen, dass sie an der Entwicklung des Motors EA 189 nicht beteiligt gewesen sei. Die VW AG habe für sämtliche Konzerngesellschaften die für die Emissionstypgenehmigung erforderlichen Tests organisiert, vorbereitet, durchgeführt und begleitet. Die Verantwortung für die Entwicklung sämtlicher Motoren dieses Typs für die verschiedenen Audi Modelle habe allein der VW AG oblegen, ohne dass sie Einfluss auf die konkreten Eigenschaften dieser Motoren gehabt habe. Weder bei der Entwicklung, noch zu einem späteren Zeitpunkt habe die Beklagte der VW AG bezüglich dieser Motoren hinsichtlich dessen NOx-Ausstoß konkrete Vorgaben gemacht. Im Rahmen der Aggregateverantwortung für alle Konzernmarken, also auch für die Fahrzeuge der Beklagten habe allein die VW AG die Modulstrategie entwickelt. Der Entwicklungsprozess für die Fahrzeuge mit Quer- und Längsplattformen sei auch für die gesamte Softwareapplikation des Motorsteuergeräts für sämtliche Marken von der VW AG verantwortet worden. Bei der Bedatung des Motorsteuergeräts, das die Umschaltlogik enthalten habe, sei somit keinerlei Entwicklungs- und Applikationstätigkeit durch die Beklagte erfolgt. Die Entwickler der VW AG hätten für jede Variante der Motorsteuerungssoftware die sogenannte Konstruktionsfreigabe erteilt. Mit dieser Freigabe sei die Software zur Vermeidung von Fremdeinflüssen außerhalb der Entwicklung Verantwortung systematisch so verriegelt und verschlossen worden, dass auf diese später im tatsächlichen Produktionsprozess kein Einfluss mehr habe genommen werden können. Die Beklagte habe die Entwicklung des streitgegenständlichen Fahrzeuges mit Ausnahme des Motors und der Muttersteuerungssoftware allein zu vertreten. Ihre eigenen

Qualitätsprüfungen habe sie auf einem Rollenprüfstand durchgeführt, so dass sie die Motorsteuerungssoftware nicht habe erkennen können.

12
Wie die Beklagte selbst einräumt und grafisch dargestellt hat (Schriftsatz vom 15.12.2020, S.35), verfügt sie selbst über eine eigene Abteilung „technische Entwicklung“, die nach ihrem Vorbringen Berührungspunkte mit der Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugen hat. Soweit sie meint, dass von den verschiedenen mit der Entwicklung von Motoren beteiligten Abteilungen nur die Abteilung Marketing und Vertrieb nach außen im Rechtsverkehr auftrete und Repräsentant sei, so trifft dies nicht zu. Der Bundesgerichtshof hat hierzu in seiner ersten Dieselentscheidung die VW AG betreffend ausdrücklich geurteilt, dass der vormalige Leiter der Entwicklungsabteilung die VW AG im Rechtsverkehr, also nach außen repräsentiert habe, und dass die Tätigkeiten, die er wahrzunehmen gehabt habe, wesensmäßige Funktionen der VW AG dargestellt hätten, dazu seien nähere Feststellungen nicht erforderlich. Der Leiter der Entwicklungsabteilung eines großen, weltweit tätigen Automobilherstellers habe eine für dessen Kerngeschäft verantwortliche, in besonderer Weise herausgehobene Position als Führungskraft inne. Daraus folge unmittelbar, dass ihm bedeutsame, wesensmäßige Funktionen des Unternehmens zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen seien (BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn.33). Die Beklagte hat selbst ausdrücklich eingeräumt, dass sie die Funktion des Leiters der Entwicklungsabteilung, der - naturgemäß - für die Entwicklung der Motoren eines Automobilherstellers verantwortlich ist, betreffend diverser Modelle ab Audi A 1 mit dem Motor EA 189 samt und sonders auf die VW AG bzw. den Leiter von deren Motorenentwicklung übertragen hat. Sie hat immer wieder betont, dass sie selbst an der Entwicklung des Motors nicht beteiligt gewesen sei und darüber hinaus keinerlei Mitspracherechte hinsichtlich dessen technischer Applikation gehabt zu haben. Die Repräsentantenhaftung ist für gerade für solche Personen entwickelt worden, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (BGH, Urteil vom 14.03.2013, III ZR 296/11 Rn.12). Wenn aber die Beklagte die Aufgaben des Leiters der Motorenentwicklung ausdrücklich auf die VW AG bzw. den dort verantwortlichen Leiter übertragen hat, so hat sie nach der zitierten Rechtsprechung für deren bzw. dessen diesbezügliches Handeln gem. § 31 BGB einzustehen, ob nun dem einzelnen Kunden bekannt war, dass die Entwicklung der „Audimotoren“ durch VW erfolgte oder aber durch den ihnen ohnehin im Regelfall namentlich nicht bekannten Leiter der Motorenentwicklung der Beklagten. Insofern gilt für die Haftung der Beklagten wegen sittenwidriger Schädigung durch die Mogelsoftware nichts anders wie für die vielfach festgestellte und von der Beklagten auch gar nicht in Abrede gestellte Haftung der VW AG wegen sittenwidriger Schädigung der Automobilkäufer (vgl. nur das bereits zitierte erste Dieselurteil des BGH).

13
2. Auf den Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zu erstattenden Kaufpreis hat sich der Kläger den Nutzungsvorteil durch den Gebrauch des streitgegenständlichen Fahrzeugs anrechnen zu lassen. Der Senat teilt die Auffassung des Klägers, dass die gemäß § 287 ZPO zu schätzende Nutzungsentschädigung angesichts der konkreten Fahrzeugnutzung linear und nicht nach dem sogen. „Ingolstädter Modell“ zu berechnen ist und dabei angesichts der Jahresfahrleistung des Klägers von etwa 18.000 km eine Gesamtlaufleistung von 300.000 km unterstellt werden kann (vgl. dazu auch BGH, Urt. v. 25.05.2020, VI ZR 252/19 Rn.79 ff., Urt. v. 23.03.2021, VI ZR 3/20 Rn. 9 ff.). Das bedeutet, dass sich der Kläger bei einer am Sitzungstag erreichten Laufleistung von 121.509 km einen Nutzungsersatz von 13.343,06 € anrechnen lassen hat, so dass der zugesprochene Schadensersatzanspruch von 19.656,94 verbleibt. Der ausgeurteilte Betrag ist ab dem auf die Klagezustellung folgenden Tag zu verzinsen.

14
3. Der Anspruch ist nicht verjährt, da die Beklagte nicht beweisen konnte, dass der Kläger bereits im Jahr 2015 positive Kenntnis davon hatte, dass sein Fahrzeug vom Dieselskandal betroffen ist. Im Rahmen seiner Parteianhörung hat er angegeben, dass er im Herbst 2015 zwar aus der Tagespresse allgemein von dem Dieselskandal bei VW erfahren, diesen aber nicht mit seinem Fahrzeug in Verbindung gebracht habe. Auch das Schreiben der Beklagten wegen des aufzuspielenden Software-Updates, das er im Herbst oder Frühjahr 2016 erhalten habe, habe nicht seinen Argwohn geweckt. Erst als er im Jahr 2018 die Fahrgestellnummer seines Fahrzeugs auf der dazu bestimmten Webseite der Beklagten überprüft habe, habe er erfahren, dass sein Auto vom Dieselskandal betroffen sei. Mögen diese Angaben auch vom Interesse des Klägers am Verfahrensausgang mitgeprägt sein, so lassen sich ihnen allenfalls gewisse

Anhaltspunkte für eine grob fahrlässige Unkenntnis der anspruchsbegründenden Tatsachen im Jahr 2016 entnehmen. Der Senat ist aber nicht davon überzeugt, dass der Kläger bereits 2015 so viele Anhaltspunkte dafür hatte, dass sein Fahrzeug vom Dieselskandal betroffen war, dass sich ihm diese Erkenntnis nahezu hätte aufdrängen müssen. Der Kläger zeigte sich bei seiner Anhörung zwar über sein (Diesel-)Fahrzeug und dessen (auch finanzielle) Belange durchaus orientiert, aber nicht so interessiert, dass man zwingend annehmen müsste, dass die ersten öffentlichen Informationen über den Dieselskandal ihn hinsichtlich der Betroffenheit des von ihm auch nicht allzu häufig genutzten erst relativ kurze Zeit neu erworbenen Fahrzeugs einer VW-Tochter hätten aufmerksam machen müssen. Selbst wenn der Kläger bereits vor 2018 Kenntnis davon hatte, dass er die Betroffenheit seines Fahrzeugs auf einer Internetseite anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer prüfen konnte, belegt dies nicht mit dem erforderlichen Grad an Sicherheit, dass entsprechende Kenntnisse bereits 2015 vorhanden waren. Der Kläger hat weiter - nachvollziehbar und plausibel - angegeben, dass er das streitgegenständliche Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er gewusst hätte, dass dieser die angegebenen Werte nur auf dem Prüfstand einhält - auch wenn er Audi nach wie vor als Marke schätzt, wie er angab.

15
4. Da den Klägervertretern bei Mandatierung durch den Kläger aufgrund ihrer massenhaften Befassung mit Audiverfahren bestens bekannt war, dass die Beklagte außergerichtliche Einigungen ausschloss, hätten sie dem Kläger sogleich anraten müssen, Klagauftrag zu erteilen, in dessen Rahmen und hierdurch abgegolten die vorgerichtliche Mahnung hätte versandt werden können. Das Verschulden seiner Prozessbevollmächtigten hat sich der Kläger gemäß §§ 85 Abs. 2 ZPO, 278 BGB anrechnen zu lassen.

16
5. Da der Kläger in erster Instanz zunächst noch die Zahlung von 33.000 € verlangt hat, werden die erstinstanzlichen Kosten des Rechtsstreits aufgeteilt (§ 92 Abs. 2 ZPO). Dagegen entspricht die Verurteilung in zweiter Instanz im wesentlichen dem noch vom Kläger gestellten Antrag, so dass die Beklagte die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen hat. Der Streitwert für das Berufungsverfahren ergibt sich daraus, dass der Kläger über die erstinstanzliche Verurteilung hinaus die Zahlung von weiteren 8.111,08 € verlangt, während die Beklagte ihre Verurteilung zur Zahlung von 11.177,11 € aufgehoben wissen will.

17
Ein Anlass, die Revision zuzulassen, besteht nicht; der Rechtsstreit konnte unter Anwendung der zitierten, jüngst ergangenen höchstrichterlichen Urteile entschieden werden. Insbesondere weicht der Senat nicht von dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 08.03.2021 (VI ZR 505/19) ab. Zwar ist in der zitierten Entscheidung in Rn. 2 festgestellt, dass das dort streitgegenständliche Fahrzeug von der Muttergesellschaft der Beklagten entwickelt und an diese geliefert worden sei. Allerdings hat der Bundesgerichtshof sein zurückverweisendes Urteil lediglich darauf gestützt, dass im dortigen Verfahren in der zweiten Instanz keine hinreichenden Feststellungen getroffen worden seien, die es gerechtfertigt hätten, der Beklagten die Darlegungslast hinsichtlich ihres fehlenden Verschuldens im Hinblick auf § 826 BGB zu überbrücken, auch sei es nicht offenkundig, dass ein gesetzlicher Vertreter der Beklagten Kenntnisse vom „Grundproblem“ gehabt habe. Allerdings müsse die juristische Person für das Handeln ihrer Repräsentanten ohne Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831 Abs. 1 S.2 BGB einstehen. Die Bejahung eines Anspruchs aus §§ 826, 31 Abs. 1 S.1 BGB setze zunächst Feststellungen dazu voraus, dass eine als Repräsentant der Beklagten zu qualifizierende Person den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht habe (aaO, Rn. 34 f.). Da die Vorinstanzen auf anderer Basis zugunsten des dortigen Klägers entschieden hätten, müsse diese Gelegenheit zu ergänzendem Vorbringen haben. Der Senat entscheidet im vorliegenden Fall aufgrund des Vorbringens der Beklagten in der Berufungsbegründung, das sich der Kläger nach allgemeinen Grundsätzen jedenfalls hilfsweise zu eigen gemacht hat.

18
Ein Revisionszulassungsgrund besteht nicht. Die Revisionszulassung, um wegen noch laufender Parallelverfahren eine einheitliche Rechtsprechung zu sichern, ist nicht möglich. Die Revision ist zur Sicherung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung wegen Divergenz zuzulassen, wenn in der Entscheidung des Berufungsgerichts ein abstrakter Rechtssatz aufgestellt wird, der von einem in anderen Entscheidungen eines höheren oder eines gleichgeordneten Gerichts aufgestellten abstrakten Rechtssatz abweicht. Eine solche Abweichung ist nicht ersichtlich. Insbesondere liegt eine Abweichung von einem in einer anderen Entscheidung aufgestellten Rechtssatz nicht schon deshalb vor, weil andere Obergerichts nach diesem

Urteil eine abweichende Entscheidung treffen könnten. Ein Rechtssatz, von dem abgewichen wird, liegt damit noch nicht vor (vgl. etwa BGH, Beschluss vom 28.6.2016, II ZR 290/15, Rn.7). Dass sich die vom Senat hier beantwortende Frage nach der Repräsentantenhaftung der Beklagten in weiteren Fällen stellt, macht sie für die Allgemeinheit nicht bedeutsam (vgl. etwa BGH, Hinweisbeschl. v. 12.11.2019, XI ZR 148/19 Rn.13).