

Titel:

Schadensersatz gegen die Herstellerin für vom Diesel-Abgasskandal betroffenes Fahrzeug nach dessen Weiterveräußerung

Normenketten:

BGB § 31, § 826

ZPO § 138 Abs. 3, § 287

Leitsätze:

1. Zur VW-Abgasskandal-Thematik vgl. grundlegend BGH BeckRS 2020, 10555; vgl. auch die Aufzählung ähnlich gelagerter VW-Diesel-Fälle bei BGH BeckRS 2022, 13979 (dort Ls. 1); OLG Koblenz BeckRS 2020, 22694 (dort Ls. 1) und OLG Naumburg BeckRS 2020, 28579 (dort Ls. 1). (redaktioneller Leitsatz)

2. Der Schaden entfällt nicht nachträglich durch die spätere Weiterveräußerung des Fahrzeugs; es ist jedoch der durch den Weiterverkauf erzielte Erlös von dem ursprünglich gezahlten Kaufpreis in Abzug bringen (ebenso BGH BeckRS 2021, 24668). (redaktioneller Leitsatz)

3. Zu typischen Detailfragen aus VW-Dieselfällen hier: Gesamtleistung 250.000 km; Verzugszinsen; Geschäftsgebühr von 1,3 als vorgerichtliche Anwaltskosten aus berechtigter Klageforderung. (Rn. 24, 26 und 27) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 189, unzulässige Abschalteinrichtung, vorsätzliche sittenwidrige Schädigung, Motorsteuerungssoftware, Umschaltlogik, Nutzungsentschädigung, Weiterveräußerung, Verkaufserlös, Verjährung

Tenor

1. Das Versäumnisurteil vom 25.02.2021 wird aufgehoben.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 7.960,82 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.10.2020 zu bezahlen.
3. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 729,23 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.10.2020 zu zahlen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 36 % und die Beklagte 64 % zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 12.463,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen eines vom sog. „VW-Dieselskandal“ betroffenen Fahrzeugs.

2

Der Kläger hat am 03.04.2013 einen gebrauchten Pkw der Marke ... zum Preis von 22.140 € von der ... erworben. Zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger betrug der Kilometerstand des

Fahrzeugs 54.000 km. Der Kläger hat das Fahrzeug später bei einem Kilometerstand von 172.000 km zu einem Kaufpreis von 850,00 € weiterverkauft.

3

Das Fahrzeug ist mit einem Motor des Typs EA 189 der Beklagten ausgestattet. Bis zur Entwicklung des sog. Software-Updates kannte die Motorsteuergeräte-Software des Fahrzeugs zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. Im NOx-optimierten Modus 1, der im NEFZ aktiv ist, kam es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, war der partikeloptimierte Modus 0 aktiv. Weil es im normalen Straßenverkehr praktisch ausgeschlossen ist, den NEFZ nachzufahren, befand sich das Fahrzeug im normalen Straßenverkehr durchgehend im Modus 0 (vgl. Klageerwidern vom 11.01.2021, Seite 9, Bl. 22 d.A.).

4

Die Beklagte wurde außergerichtlich durch anwaltliches Schreiben aufgefordert, den geltend gemachten Schadenersatz in Höhe von 12.463,92 € bis zum 29.10.2020 zu zahlen.

5

Der Kläger behauptet, dass die Entwicklungsabteilung der Beklagten nicht ohne Kenntnis des Vorstands die Software serienmäßig in die Motorserien aller konzernangehöriger Fabrikate habe einbauen lassen. Die Beklagte habe aufgrund einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in großem Umfang Fahrzeuge mit Motoren mit unzulässiger Abschalteinrichtung in den Verkehr gebracht.

6

Der Kläger behauptet ferner, er hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn er bei Erwerb des Fahrzeugs von der implementierten Abschalteinrichtung und ihren Auswirkungen gewusst hätte.

7

Da die Beklagte selbst mit einer Laufleistung der EA 189-Motoren von 300.000 km plane, müsse zwingend bei der Bezifferung der Nutzungsentschädigung von einer Gesamtlauflistung von mindestens 250.000 km ausgegangen werden. Die Analyse des Gebrauchtwagenmarkts der Passat-Baureihen B 5, B 6 und B 7 habe ergeben, dass Volkswagen-Fahrzeuge in Verbindung mit Dieselmotoren durchaus in großen Stückzahlen Laufleistungen von über 300.000 km erreichen.

8

Die Beklagte sei zur Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten des Klägers auf Basis einer 2,0 Geschäftsgebühr verpflichtet.

9

Das Gericht hat in der Sitzung am 25.02.2021 gegen den säumigen Kläger folgendes Versäumnisurteil erlassen:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

10

Gegen das seinem Prozessbevollmächtigten am 02.02.2021 zugestellte Versäumnisurteil hat der Kläger mit Schriftsatz vom 12.03.2021, der am selben Tag bei Gericht einging, Einspruch eingelegt.

11

Der Kläger beantragt zuletzt:

1. Das Versäumnisurteil vom 25.02.2021 wird aufgehoben.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 12.463,92 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.10.2020.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.424,48 außergerichtliche Kosten nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.10.2020 zu zahlen.

12

Die Beklagte beantragt,

das klageabweisende Versäumnisurteil aufrechtzuerhalten.

13

Die Beklagte hat zunächst die Einrede der Verjährung erhoben. In der mündlichen Verhandlung am 31.03.2022 hat die Beklagte jedoch erklärt, dass sie die erhobene Einrede der Verjährung fallen lassen (Protokoll vom 31.03.2022, Seite 2, Bl. 346 d.A.).

14

Die Beklagte behauptet, dass das Fahrzeug technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei. Es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen. Es bestehe auch nicht die Gefahr des Entzugs der erteilten Typengenehmigung. Nach der Installation des sog. Software-Updates werde die Umschaltlogik beseitigt. Das Software-Update habe auch keine negativen Folgen. Der Kläger habe keinen endkundenbezogenen Schädigungsvorsatz der Beklagten dargelegt. Die Sachverhaltsermittlungen insbesondere zur Kenntnisnahme damaliger und derzeitiger Vorstandsmitglieder im Sinne des Aktienrechts seien noch nicht abgeschlossen. Die Beklagte verfüge derzeit über keine Erkenntnisse darüber, dass einzelne Vorstandsmitglieder im Sinne des Aktienrechts - einschließlich der ... - an der Entwicklung der Umschaltlogik des Dieselmotors EA189 beteiligt waren oder die Entwicklung der Umschaltlogik seinerzeit in Auftrag gegeben oder gebilligt haben. Die damaligen Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten erst am Wochenende des 19./20.09.2015 von der Verwendung der Umschaltlogik in europäischen Dieselfahrzeugen mit dem Motortyp EA 189 erfahren. Dem Kläger sei durch den Vertragsschluss auch kein kausaler Schaden entstanden. Der Kausalitätsnachweis sei nicht erbracht.

15

Die Laufleistung sei nach der vom Landgericht Ingolstadt favorisierten degressiven Berechnungsmethode (Ingolstädter Formel) zu berechnen. Bei Berechnung nach der linearen Methode sei die Annahme einer Gesamtlaufleistung von über 250.000 km nicht gerechtfertigt.

16

Vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren könnten allenfalls in Höhe einer 1,3-Gebühr geltend gemacht werden.

17

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vortrags der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

18

Der Einspruch gegen das Versäumnisurteil ist zulässig. Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

I.

19

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB einen Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 7.960,82 €.

20

a) Der BGH hat mit Urteil vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) entschieden, dass das Inverkehrbringen der streitgegenständlichen Umschaltlogik bei den Dieselmotoren EA189, bei der es sich um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt, durch die Beklagte eine vorsätzlich-sittenwidrige Schädigung der Käufer der betroffenen Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB darstellt. Die Beklagte müsse sich das vorsätzliche Handeln ihrer Mitarbeiter und die Kenntnis des damaligen Leiters ihrer Entwicklungsabteilung und des damaligen Vorstands zurechnen lassen.

21

b) Die verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten, deren Handeln der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen ist, haben auch im vorliegenden Fall gegenüber dem Kläger zum Zeitpunkt des Kaufs des Fahrzeugs am 15.07.2014 vorsätzlich sittenwidrig gehandelt. Der Vorstand der Beklagten hatte Kenntnis von der Verwendung der Umschaltlogik. Dem entsprechenden Vortrag des Klägers ist die Beklagte nicht substantiiert entgegengetreten, so dass der Vortrag des Klägers als zugestanden gilt (§ 138 Abs. 3 ZPO). Zwar trägt derjenige, der einen Anspruch nach § 826 BGB geltend macht, die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen und muss daher auch darlegen und beweisen, dass der Vorstand, ein Mitglied des Vorstandes oder ein anderer verfassungsmäßiger Vertreter (§ 31 BGB) des in Anspruch genommenen Unternehmens die objektiven und subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB verwirklicht hat. Im vorliegenden Fall trifft die Beklagte jedoch eine sekundäre Darlegungslast im Hinblick auf die von dem Kläger behauptete Kenntnis des damaligen Vorstands der Beklagten, wie der BGH in seinem Urteil vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) festgestellt hat. Ihrer sekundären Darlegungslast hat die Beklagte mit der pauschalen Erklärung, dass sie derzeit über keine Kenntnisse darüber verfüge, dass einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten an der Entwicklung der Umschaltlogik beteiligt waren oder die Entwicklung der Umschaltlogik in Auftrag gegeben oder gebilligt haben, und die Vorstandsmitglieder erst am Wochenende 19./20.09.2015 von der Verwendung der Umschaltlogik erfahren hätten, jedoch nicht genügt. Dazu hätte die Beklagte in Anbetracht der seit dem Bekanntwerden der Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung mittlerweile vergangenen Zeit näher darlegen müssen, wer zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs an den Kläger in ihrem Unternehmen tatsächlich von der Entwicklung und Verwendung der Abschalteinrichtung Kenntnis hatte.

22

c) Durch den nicht gewollten Kauf eines Fahrzeugs mit unzulässiger Abschalteinrichtung ist dem Kläger ein Schaden in Höhe des seinerzeit bezahlten Kaufpreises von 22.140 € entstanden. In Kenntnis der illegalen Abschalteinrichtung hätte der Kläger das Fahrzeug nicht erworben. Hierbei ist es unerheblich, welche konkreten Motive den Kläger seinerzeit zum Kauf des Fahrzeugs bewegt haben. Nach der Lebenserfahrung kann ausgeschlossen werden, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwirbt, dem wegen einer illegalen Abschalteinrichtung eine Betriebsbeschränkung oder Betriebsuntersagung droht (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19).

23

d) Der Schaden ist auch nicht durch die spätere Weiterveräußerung des Fahrzeugs nachträglich entfallen; es ist jedoch der durch den Weiterverkauf erzielte Erlös von dem ursprünglich gezahlten Kaufpreis in Abzug bringen (vgl. BGH, Urteil vom 20.07.2021 - VI ZR 533/20, zitiert nach juris). Nach § 249 Abs. 1 BGB hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Damit kann der Geschädigte nicht die Herstellung des gleichen Zustands verlangen, wie er vor dem Eintritt des schädigenden Ereignisses bestanden hat; dies wäre in den meisten Fällen auch kaum zu erreichen. Es kommt vielmehr darauf an, den Geschädigten wirtschaftlich möglichst so zu stellen, wie er ohne das schadensstiftende Ereignis stünde. Ohne das schädigende Ereignis hätte der Kläger den Kaufpreis für das Fahrzeug nicht in Erfüllung der ungewollten Verpflichtung bezahlt, hätte aber auch kein Fahrzeug erhalten. Ein Zustand, der dieser hypothetischen Situation wirtschaftlich gleichwertig ist, wird dadurch erreicht, dass die Beklagte dem Kläger den in Erfüllung der ungewollten Verpflichtung an das Autohaus gezahlten Kaufpreis erstattet. Im Gegenzug hat der Kläger im Wege der Vorteilsausgleichung das erworbene Fahrzeug Zug um Zug an die Beklagte herauszugeben und zu übereignen. Durch den Weiterverkauf tritt der erzielte Erlös an die Stelle des Fahrzeugs (vgl. BGH a.a.O., Rdnr. 26 bei juris m.w.N.). Im vorliegenden Fall ist somit von dem vom Kläger ursprünglich gezahlten Kaufpreis in Höhe von 22.140,00 € der durch den Kläger erzielte Verkaufserlös in Höhe von 850,00 € in Abzug zu bringen.

24

e) Da die Grundsätze der Vorteilsausgleichung auch für einen Anspruch aus § 826 BGB gelten (vgl. BGH a.a.O.) sind von dem Kläger gezahlten Kaufpreis ferner die von dem Kläger gezogenen Nutzungen abzuziehen. Den Wert der gezogenen Nutzungen für die von dem Kläger mit dem Fahrzeug gefahrenen Kilometer schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 13.329,18 €. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man entsprechend der in der Rechtsprechung anerkannten Berechnungsformel den für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreis von 22.140 € durch die voraussichtliche Restlaufleistung des Fahrzeugs von 196.000 km (250.000 km Gesamtlaufleistung abzüglich Laufleistung von 54.000 km zum Zeitpunkt der Übergabe) teilt

und diesen Wert mit den 118.000 von dem Kläger gefahrenen Kilometern (172.000 km ./ 54.000 km) multipliziert. Das Gericht geht hierbei von einer Gesamtleistung von 250.000 km aus, die das Gericht für Fahrzeuge mit Motoren des ... als realistisch ansieht. Konkrete Umstände, die für das streitgegenständliche Fahrzeug der Marke ... eine höhere Laufleistung als realistisch erscheinen lassen, sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

25

f) Da die Beklagte die zunächst erhobene Einrede der Verjährung in der letzten mündlichen Verhandlung wieder fallen gelassen hat, sind Feststellungen zur Verjährungsfrage durch das Gericht nicht veranlasst.

II.

26

1. Die Zinsentscheidung beruht auf §§ 280 Abs. 1, 286 Abs. 1, 288 BGB. Mit Ablauf der durch das vorgerichtliche Antwortschreiben gesetzten Zahlungsfrist am 29.10.2020 befand sich die Beklagte in Schuldnerverzug. Der geschuldete Schadensersatz ist daher gemäß § 187 Abs. 1 BGB analog ab dem 30.10.2020 mit Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

27

2. Die Beklagte hat dem Kläger ferner gemäß §§ 826, 249 BGB die entstandenen vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 729,23 € zu erstatten. Der Schadensersatzanspruch umfasst auch die zu dessen Durchsetzung erforderlichen vorgerichtlichen Anwaltskosten. Auf Grundlage eines Streitwerts von 7.960,82 € beträgt eine 1,3-Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300, 1008 VV RVG 592,80 € (Rechtsstand bis 2020). Zuzüglich Auslagenpauschale gemäß Nr. 7001 und Nr. 7002 VV RVG in Höhe von 20,00 € ergibt sich ein Nettobetrag in Höhe von 612,80 €. Zuzüglich 19 % Umsatzsteuer sind das 729,23 €. Für das vorgerichtliche Schreiben der Klägervertreter ist allenfalls eine 1,3-Geschäftsgebühr gerechtfertigt. Der vorliegende Fall weist keine besonderen tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten auf. Zudem werden in den „Diesel-Fällen“ von den Klägervertretern regelmäßig standardisierte Schreiben verwendet, in dem nur einzelne Daten ausgetauscht werden müssen und die nur einen geringfügigen Aufwand verursachen.

28

3. Die vorgerichtlichen Anwaltskosten sind gemäß §§ 280 Abs. 1, 286 Abs. 1, 288 BGB, § 187 Abs. 1 BGB analog ab dem 30.10.2020 mit Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.

III.

29

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.