

Titel:

Restschadensersatz wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung

Normenkette:

BGB § 826, § 852

Leitsatz:

Hat ein Fahrzeughersteller im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr gebracht, deren Software in Kenntnis der für die Motorenentwicklung zuständigen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten (§ 31 BGB) bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb dagegen überschritten wurden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Genehmigungsbehörde zielte, so ist ein solches Verhalten sittenwidrig. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

EA 189, Restschadensersatz, Händlermarge, unzulässige Abschaltvorrichtung, Verjährung

Fundstelle:

BeckRS 2023, 22731

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 12.051,74 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 27.05.2023 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen Caddy Maxi Trendline 2,0 I TDI mit der Fahrgestellnummer
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 30% und die Beklagte 70% zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird bis zur Teilklagerücknahme am 10.08.2023 auf 17.248,00 €, ab diesem Zeitpunkt auf 16.602,06 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen des Erwerbs eines vom sog. Abgasskandal betroffenen Kraftfahrzeugs.

2

Die Klägerin erwarb am 22.12.2014 von der ein Fahrzeug der Marke Volkswagen Typ Caddy Maxi Trendline 2,0 ITDI mit der Fahrgestellnummer zum Kaufpreis von 27.440,00 €. Die Klägerin bestellte dieses Fahrzeug mit diversen Sonderausstattungen. Der Händler bestellte das Fahrzeug nach den Vorgaben der Klägerin bei der Beklagten. Der Kilometerstand des Fahrzeugs belief sich am 10.08.2023 auf 138.239 km.

3

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189, der der Schadstoffklasse Euro 5 entsprechen soll, ausgestattet. Die Beklagte ist Herstellerin des streitgegenständlichen Motors.

4

In die Motorsteuerung dieses Dieselmotors wurde auf Grundlage der Entwicklung der Beklagten bei Herstellung eine Software integriert, welche den Stickoxidausstoß in bestimmten Fahrzyklen optimierte. Diese Software sah hinsichtlich der Abgasrückführung zwei Betriebsmodi vor. Hierbei handelte es sich um einen hinsichtlich des Stickstoffausstoßes optimierten Betriebsmodus 1 mit einer verhältnismäßig hohen

Abgasrückführungsrate und einen hinsichtlich des Partikel-Ausstoßes optimierten Betriebsmodus 0 mit einer erheblich geringeren Abgasrückführungsrate. Die Software war in der Lage zu erkennen, ob das Fahrzeug auf einem technischen Prüfstand betrieben wird. Sie sorgte in diesem Fall dafür, dass der Motor im Betriebsmodus 1 lief und der Stickoxidausstoß soweit reduziert wurde, dass die Stickoxid-Grenzwerte der Euro-5-Abgasnorm eingehalten wurden. Demgegenüber wurde der Motor im normalen Fahrbetrieb, insbesondere im Straßenverkehr, aufgrund der Softwaresteuerung im Modus 0 betrieben. In diesem Fall war der Stickoxidausstoß höher und die Einhaltung der Grenzwerte der Euro-5-Abgasnorm nicht mehr sichergestellt. Der Zweck der Software lag darin, bei einer Prüfung des Fahrzeugs auf einem technischen Prüfstand ein Prüfergebnis zu erzielen, welches die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte der Euro-5-Abgasnorm bestätigte. Dass die Grenzwerte im Prüfstandmodus nur deshalb eingehalten wurden, weil ein spezieller Betriebsmodus verwendet wurde, der im Normalbetrieb nicht zum Einsatz kam, legte die Beklagte gegenüber den für Fahrzeugzulassungen zuständigen Behörden und auch sonst nicht offen.

5

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt auch über eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung.

6

Am 22.09.2015 informierte die Beklagte in einer Pressemitteilung die Öffentlichkeit über die Tatsache, dass in VW-Konzernfahrzeugen mit einem EA 189-Dieselmotor eine Software eingebaut ist, die zu auffälligen Abweichungen der Abgaswerte zwischen Prüfstands- und realem Fahrbetrieb führt.

7

In der Folgezeit wurde in den Medien über die Umschaltlogik und die Betroffenheit von 11 Millionen Fahrzeugen weltweit berichtet.

8

Die Beklagte entwickelte in der Folgezeit ein Software-Update, das die unterschiedliche Abgasrückführung in Normalbetrieb und im Prüfstandbetrieb beenden sollte. Dieses Software-Update wurde beim klägerischen Fahrzeug am 29.07.2016 aufgespielt.

9

Die Klagepartei behauptet, dass die Händlermarge beim Bezug des streitgegenständlichen Fahrzeuges 10% betragen habe.

10

Die Klagepartei ist der Ansicht, dass die oben ausgeführte Motorsteuerungssoftware und die ebenfalls eingesetzte temperaturgesteuerte Abgasrückführung (sog. Thermofenster) als illegale Abschaltvorrichtungen zu qualifizieren seien. Durch den Abschluss des Kaufvertrages über des mit dieser Abschaltvorrichtung bemakelten Fahrzeugs sei der Klägerin ein Schaden entstanden. Die Beklagte habe die Klägerin durch das Inverkehrbringen dieses Fahrzeugs sittenwidrig geschädigt. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten, Martin Winterkorn, habe von dem Einsatz der Software Kenntnis gehabt.

11

Die Klagepartei beantragt daher,

I. Die Beklagte wird verurteilt an die Klagepartei EUR 27.440,00 abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 10.837,94 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Volkswagen Caddy Maxi Trendline 2,0 ITDI mit der Fahrgestellnummer ... zu bezahlen.

Hilfsweise, für den Fall, dass der Klageantrag zu I. keinen Erfolg hat:

Die Beklagte wird verurteilt,

1. Auskunft zu geben und Rechnung zu legen über das von ihr aus dem Inverkehrbringen des PKW Volkswagen Typ Caddy Maxi Trendline 2,0 I TDI, Fahrzeugidentifizierungsnummer[^] ..., Erlangte,
2. erforderlichenfalls die Richtigkeit und die Vollständigkeit ihrer Angaben an Eides Statt zu versichern,
3. an die Klagepartei den sich nach Erteilung der Auskunft ergebenden Betrag nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit an die Klagepartei zu zahlen.

Sowie außerdem zusätzlich hilfsweise:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei einen Betrag in Höhe von EUR 4.116,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

12

Die beklagte Partei beantragt,
die Klage abzuweisen.

13

Die Beklagte beruft sich auf Verjährung. Die Klägerin habe zumindest im Jahr 2016 Kenntnis von den den Verjährungsbeginn begründenden Umständen erhalten, so dass mit Ablauf des Jahres 2019 Verjährung eingetreten sei.

14

Die Beklagte wendet außerdem ein, durch das freigegebene und wahrscheinlich mittlerweile auch installierte Software-Update sei beim streitgegenständlichen Fahrzeug kein Nachteil zu erwarten.

15

Die Beklagte habe keine Erkenntnisse darüber, dass die im Zeitraum vom 01.01.2006 bis 22.09.2015 amtierenden Vorstandsmitglieder im Sinne des Aktienrechts an der Entwicklung der in europäischen Dieselfahrzeugen mit dem Motortyp EA 189 eingesetzten Umschaltlogik beteiligt gewesen oder deren Entwicklung oder Verwendung für den EA 189 in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten.

16

Das Thermofenster sei nicht unzulässig, sondern erforderlich, um plötzliche und unvorhersehbare Motorschäden zu verhindern. Außerdem sei der Einsatz des Thermofensters dem Kraftfahrtbundesamt bekannt gewesen. Schließlich sei der Klägerin kein Schaden entstanden.

17

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die umfangreichen wechselseitigen Schriftsätze samt Anlagen und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 10.08.2023 (Bl. 369/371 der Akte) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

18

Die zulässige Klage erweist sich als weitestgehend begründet.

19

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Restschadensersatzanspruch in Höhe von 12.051,74 € aus §§ 826, 852 BGB.

20

1. Der Klägerin steht dem Grunde nach ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu (vgl. Urteil des Landgerichts München II vom 13.04.2023, Az. 13 O 1957/22; Urteil des BGH vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19).

21

a) Die Beklagte hat sich gegenüber den Fahrzeugkäufern sittenwidrig verhalten. Sie hat im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr gebracht, deren Software in Kenntnis der für die Motorenentwicklung zuständigen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten (§ 31 BGB) bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb dagegen überschritten wurden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typ Genehmigungsbehörde zielte. Ein solches Verhalten steht wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugkäufer gleich (vgl. Urteil des Landgerichts München II vom 13.04.2023, Az. 13 O 1957/22; Urteil des BGH vom 21.02.2022, Az. VI ZR 8/21, Rn. 25).

22

Der Klägerin ist durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden. Sie ist dazu veranlasst worden, unter Verletzung ihres wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts einen Kaufvertrag abzuschließen, den sie sonst nicht geschlossen hätte, weil das mit einer illegalen Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug wegen der drohenden Betriebsbeschränkung oder -Untersagung für ihre Zwecke nicht voll brauchbar war. Der der Klägerin zugefügte Schaden im Sinne des § 826 BGB liegt in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung, ohne dass es auf die objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung ankommt.

23

Die für die Beklagte handelnden Personen, die von der mit der bewussten Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes verbundenen sittenwidrigen strategischen Unternehmensentscheidungen wussten und diese umsetzten, hatten hinsichtlich der Käufer der mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeuge Schädigungsvorsatz. Nach der Lebenserfahrung ist davon auszugehen, dass ihnen als für die Entwicklung der Fahrzeuge zuständigen verfassungsmäßigen Vertretern (§ 31 BGB) bewusst war, in Kenntnis des Risikos einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung der betroffenen Fahrzeuge werde niemand ein damit belastetes Fahrzeug erwerben, jedenfalls nicht ohne einen erheblichen, dies berücksichtigenden Abschlag vom Kaufpreis (Urteil des Landgerichts München II vom 13.04.2023, Az. 13 O 1957/22).

24

b) Gemäß § 249 Abs. 1 BGB ist die Klägerin so zu stellen, als hätte sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen und nicht in Erfüllung der ungewollten Verpflichtung den vereinbarten Kaufpreis an die Beklagte bezahlt. Nach dem Grundsatz der Vorteilsausgleichung kann sie die Erstattung des Kaufpreises allerdings nur Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs und unter Anrechnung der aus der Nutzung des Fahrzeugs gezogenen Vorteile verlangen. Zu berücksichtigen sind dabei alle Nutzungen, die die Klägerin bis zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung gezogen hat.

25

Die Klägerin hat das streitgegenständliche Dieselfahrzeug am 22.12.2014 und damit vor dem öffentlichen Bekanntwerden des sogenannten Dieselskandals am 22.09.2015 gekauft, also zu einem Zeitpunkt, in dem noch keine Verhaltensänderung der Beklagten eingetreten war.

26

Die Höhe des Schadensersatzes, der Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zu zahlen ist, errechnet sich vorliegend wie folgt:

„Das Gericht schätzt in diesem Zusammenhang die Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einem Motor EA189 gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km.“

27

Es handelt sich um ein Neufahrzeug, das die Klägerin beim Händler bestellt hat. Die Klägerin muss sich die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Der Kilometerstand belief sich am 10.08.2023 unstreitig auf 138.239 km. Die Nutzungsentschädigung berechnet sich nach der Formel (gefahrte Kilometer x Bruttokaufpreis) / 300.000 km und daher wie folgt: $(138.239 \text{ km} \times 27.440,00 \text{ €}) / 300.000 \text{ km} = 12.644,26 \text{ €}$.

28

c) Dem Anspruch aus § 826 BGB steht jedoch gemäß § 214 BGB die von der Beklagten erhobene Einrede der Verjährung entgegen.

29

Es gilt die dreijährige Verjährungsfrist des § 195 BGB. Sie beginnt gemäß § 199 Abs. 1 BGB mit Ablauf des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt hat oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste.

30

Die Klägerin hatte spätestens zum Zeitpunkt Kenntnis, als das Software-Update aufgespielt wurde. Dies war ihren eigenen Angaben zufolge am 29.07.2016. Die Verjährungsfrist endete damit mit Ablauf des Jahres 2019. Die am 21.04.2023 erhobene Klage konnte die Verjährungsfrist daher nicht mehr hemmen.

31

2. Der Klägerin steht jedoch ein Schadensersatzanspruch trotz Verjährung aufgrund der Regelung des § 852 BGB zu.

32

Die Beklagte hat durch den Kaufvertrag der Klägerin mit dem Händler „etwas“ im Sinne des § 852 BGB erlangt. Dieses „Erlangte“ bemisst sich nach dem Bruttokaufpreis abzüglich der Händlermarge.

33

Für die Höhe der Händlermarge ist grundsätzlich die Klagepartei darlegungs- und beweispflichtig. Zur Verteidigung kann sich der beklagte Hersteller gegenüber dem Tatsachenvortrag des Geschädigten im Grundsatz auf ein einfaches Bestreiten beschränken. Eine sekundäre Darlegungslast trifft ihn nur, wenn der Geschädigte keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat (vgl. Urteil des BGH vom 12.09.2022, Az. VIaZR 122/22).

34

Die Klagepartei hat im vorliegenden Fall behauptet, dass die Händlermarge mit max. 10% zu beziffern ist (Schriftsatz vom 21.04.2023, Bl. 45 der Akte). Diese Behauptung hat die Beklagte nicht wirksam bestritten. Die Beklagte führt in ihrem Schriftsatz vom 20.07.2023 S. 117/119 (Bl. 181/183 der Akte) lediglich allgemein dazu aus, dass die Beklagte keine Darlegungs- und Beweislast für die Händlermarge hat. Einen konkreten Bezug zu dem streitgegenständlichen Fall oder der von der Klagepartei behauptete Händlermarge stellt die beklagte Partei aber nicht her. Nach der Überzeugung des Gerichts hat die Beklagte daher die von der Klagepartei behauptete Händlermarge in Höhe von 10% nicht wirksam bestritten.

35

Abzüglich der Händlermarge von 10% hat die Beklagte folglich durch den Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges 24.696,00 € erlangt. Hiervon ist die Nutzungsentschädigung von 12.644,26 € abzuziehen, so dass der Restschadensersatzanspruch 12.051,74 € beträgt.

36

II. Der Anspruch auf Verzugszinsen folgt aus § 288, 291 BGB.

37

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO, die der vorläufigen Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

38

IV. Der Streitwert bemisst sich nach der Hauptforderung. Eingeklagt wurde zunächst ein Hauptsachebetrag von 17.248,00 €. Dieser ermäßigte sich durch die konkludente Teilklagerücknahme in der Sitzung vom 10.08.2023 auf 16.602,06 €.