LG Ingolstadt, Endurteil v. 10.11.2023 – 73 O 3318/19 Die e

Titel:

Prozessvollmacht, Unzulässigkeit der Klage, Veranlasserprinzip, Kostenauferlegung, Kostenentscheidung, Vorläufige Vollstreckbarkeit

Schlagworte:

Prozessvollmacht, Unzulässigkeit der Klage, Veranlasserprinzip, Kostenauferlegung, Kostenentscheidung, Vorläufige Vollstreckbarkeit

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München, Kostenfestsetzungsbeschluss vom 21.11.2025 – 36 U 5159/23 e

OLG München, Beschluss vom 10.02.2026 – 36 U 5159/23 e

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klagepartei hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 14.334,11 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die spanische Klagepartei macht gegen die Beklagte zuletzt Rückabwicklungsansprüche aus dem Kauf eines Diesel-Pkws im Rahmen der Abgas-Thematik, sowie einen Ersatz des ihr entstandenen materiellen und immateriellen Schadens geltend.

2
Der Kläger erwarb am 15.03.2013 für 23.890,19 € ein Fahrzeug Audi, A4 Tdi 143 Advanced Edition mit der Fahrgestellnummer ... .

3
Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem vom Mutterkonzern der Beklagten, der ... entwickelten und hergestellten Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet und mit der Abgasnorm Euro 5 zertifiziert. Das Fahrzeug verfügt über eine EG-Typgenehmigung.

4
Die Beklagte führte selbst keine Werbemaßnahmen in Spanien durch. Die Veröffentlichung, die Anpassung bestehenden Werbematerials für den spanischen Markt und teilweise sogar die eigenständige Entwicklung von Werbemaßnahmen erfolgte für die Marken ... , ... und ... durch die ... , einer spanischen Firma mit eigener Rechtspersönlichkeit, die sich zu 100% im Eigentum der ... befindet. In den durchgeführten Werbemaßnahmen wurden keinerlei Angaben zu den NOx-Emissionen der vertriebenen Fahrzeuge der Beklagten gemacht.

5
Die in Spanien vertriebenen Kraftfahrzeuge des ... Konzerns und damit auch die Fahrzeuge der Beklagten werden von der ... nach Spanien importiert.

6
Im streitgegenständlichen Fahrzeug ist unstreitig ein so genanntes Thermofenster verbaut, das die Abgasrückführungsrate mit entsprechenden Auswirkungen auf die Emissionen des Fahrzeugs in Abhängigkeit von der Außentemperatur regelt.

7

Die im streitgegenständlichen Motoraggregat EA 189 ursprünglich verbaute Software verfügte außerdem über eine Umschaltlogik, die erkennt, wenn das Fahrzeug den NEFZ durchfährt. In diesem Fall wird die Abgasrückführung des Fahrzeugs im Modus 1 betrieben und so gesteuert, dass möglichst wenig Stickoxide (NOx) ausgestoßen werden. Demgegenüber ist im normalen Fahrbetrieb der Modus 0 aktiv, der dazu führt, dass höhere NOx-Emissionen ausgestoßen werden.

8
Das Kraftfahrtbundesamt hat die dargestellte Software mit Bescheid vom 15.10.2015 als eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) Nummer 715/2007 eingestuft und Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung getroffen, mit denen die Entfernung der Software und damit die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge sichergestellt werden sollte.

9
Die Beklagte hat in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrtbundesamt ein Software-Update entwickelt, mit dem die vorstehende, als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizierende Funktionalität der Motorsteuerungssoftware beseitigt und dieses sowohl auf dem Prüfstand als auch im Straßenverkehr in einer gleichbleibenden Funktionalität betrieben wird. Das entsprechende Software-Update ist durch Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts vom 21.07.2016 frei gegeben worden.

10
Mit – bislang nicht rechtskräftigem – Urteil vom 20.02.2023 (Az. VG 3 A 113/18) hat das Verwaltungsgericht Schleswig (allerdings für den Fahrzeugtyp Golf Plus TDI (2,0 Liter) Euro 5, der jedoch auch über den Motor EA189 sowie ein Thermofenster verfügte) entschieden, dass der Freigabebescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes rechtswidrig ist, soweit dieser auch im Hinblick auf das nach wie vor vorhandene Thermofenster bescheinigt, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen festgestellt und die vorhandenen Abschalteinrichtungen als zulässig eingestuft worden seien.

11
Anders als für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge wurde das Aufspielen des Software-Updates vom spanischen Industrieministerium als maßgeblicher Genehmigungsbehörde für in Spanien zugelassene Fahrzeuge nicht als verpflichtender Rückruf, sondern als freiwillige Servicemaßnahme ausgestaltet.

12
Die Muttergesellschaft der Beklagten hat wegen der Abweichungen der Abgaswerte zwischen Prüfstands- und Realbetrieb beim EA 189 – Dieselmotor zum 22.09.2015 eine adhoc-Mitteilung veröffentlicht und bekannt gegeben, dass auch andere Dieselfahrzeuge des Konzerns mit der entsprechenden Steuerungssoftware ausgestattet sind.

13
In der Folge fand eine umfangreiche Berichterstattung über die Thematik durch die spanischen Medien statt.

14
Die Beklagte hat zur Prüfung der Betroffenheit des Fahrzeuges ab 02.10.2015 eine öffentliche Abfragemöglichkeit der FIN auf ihrer Website geschaltet und hierüber in einer Pressemitteilung informiert.

15
Eine entsprechende Abfragemöglichkeit bestand auch über die Webseite der ... .

16
Die Klagepartei erhielt zudem eine persönliche Information in Form einer Benachrichtigung, die an alle Fahrzeughalter in Spanien zwischen Oktober 2015 und März 2016 an ihren Wohnsitz gesandt wurde. Sowohl ... als auch (der spanische Importeur für ... , ... , und ... Fahrzeuge) versandten individualisierte Schreiben an alle Eigentümer und informierten diese über die Thematik der EA189-Motoren, die diesbezüglich geplanten Schritte sowie die Verfügbarkeit der mit der jeweiligen Typgenehmigungsbehörde abgestimmten technischen Maßnahme.

17
Das streitgegenständliche Kraftfahrzeug konnte durchgehend bis heute ohne jegliche Einschränkung wegen der verbauten unzulässigen Abschalteinrichtung benutzt werden.

18
In Spanien war ein unter anderem von der spanischen Verbraucherorganisation FACUA angestrengtes Strafverfahren gegen die ... und die ... anhängig, welches Gegenstand einer Entscheidung des Tribunal Supremo vom 21.09.2021 (Urteil Nr. 710/2021) war. Das Verfahren wurde an die Staatsanwaltschaft Braunschweig abgegeben, bei der bereits ebenfalls ein entsprechendes Strafverfahren anhängig war. Die Klagepartei des hiesigen Verfahrens hatte sich am 14.07.2016 dem spanischen Strafverfahren angeschlossen.

19
Die Klägerseite behauptet, ihr sei bereits beim Kauf ein materieller Schaden in Form eines Minderwerts des streitgegenständlichen Fahrzeugs gegenüber dem Kaufpreis entstanden. Diese spiegele sich auch darin wieder, dass beim Verkauf des Fahrzeugs lediglich ein geringerer Verkaufswert erzielt werden könne.

20
Die Klagepartei ist rechtlich der Ansicht, dass deutsches Recht zur Anwendung kommen müsse und ihr deshalb ein deliktischer Anspruch nach § 826 BGB auf Rückabwicklung des geschlossenen Kaufvertrags zustehe.

21
Aber auch nach spanischen Recht bestehe ein vertraglicher Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages.

22
Die Entscheidungen des Tribunal Supremo vom 11. März 2020 (Urteil Nr. 167/2020) und vom 23. Juli 2021 (Urteil Nr. 561/2021), mit welchen dieser eine Durchbrechung des in Spanien grundsätzlich geltenden Relativitätsgrundsatzes für einen Anspruch nach Art. 1101 CC festgestellt habe, seien so zu verstehen, dass dieser im Falle des so genannten „Abgas-Skandals“ die Passivlegitimation für sämtliche vertraglichen Ansprüche auf den Hersteller ausgeweitet habe; das Vertragsrecht wiederum sehe in verschiedenen Vorschriften (Art. 1303, 1269, 1270 Abs. 1 CC) die Möglichkeit der Rückabwicklung des Vertrages für den Geschädigten vor.

23
Die Klagepartei vertritt die Auffassung, die Frist zur Geltendmachung der Nichtigkeit sei durch die Einleitung des spanischen Strafverfahrens, dem sich die Klagepartei angeschlossen habe (s.o.), gehemmt.

24
Die Voraussetzungen der schweren arglistigen Täuschung nach spanischem Recht lägen vor, da die Klagepartei den Kaufvertrag in Kenntnis der verbauten Abschaltvorrichtungen und der daraus drohenden Stilllegungsgefahr nicht geschlossen hätte.

25
Für die Beweisfrage, ob der Käufer den Vertrag auch in Kenntnis der vorgenommenen Manipulation vorgenommen hätte, könne die Rechtsprechung des BGH herangezogen werden, demzufolge der Erfahrungssatz gelte, es sei auszuschließen, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwerbe, für welches ihm eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung drohe und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar sei, ob dieses Problem behoben werden könne.

26
Die Beklagte habe der Klagepartei den bezahlten Kaufpreis nebst Zinsen zurückzugewähren. Demgegenüber habe die Klagepartei das Fahrzeug zurückzugeben und einen Nutzungsersatz zu leisten.

27
Die Klägerin stützt die von ihr geltend gemachten Ansprüche daneben auf Art. 121 TRLGDCU. Entgegen der bislang erfolgten spanischen Rechtsprechung könne nach den jüngsten Urteilen des EuGH nicht mehr von einer geringfügigen Vertragswidrigkeit im Sinne von Art. 121 Abs. 1 Satz TRLGDCU ausgegangen werden. Darüber hinaus stelle das von der Beklagten entwickelte Softwareupdate keine taugliche Nachbesserungsmöglichkeit im Sinne der Vorschrift dar. Aufgrund des andauernden Strafverfahrens sei der Rücktrittsanspruch gehemmt und keine Verjährung nach Art. 123 TRLGDCU eingetreten.

28

Ein Rücktrittsrecht folge auch aus Art. 1124 CC. Aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des EuGH sei die Voraussetzung eines Rücktrittsrechts in Form einer „wesentlichen Nichterfüllung“ vertraglicher Pflichten gegeben.

29
Die Beklagte habe der Klagepartei den Kaufpreis zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen.

30
Der streitgegenständliche Kaufvertrag sei auch wegen Verstoßes gegen ein zwingendes Gesetz, hier Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 715/2007/EG, der die Verwendung von Abschalteinrichtungen verbiete, nach Art. 1275, 6 Abs. 3 CC nichtig. Die Beklagte habe daher nach Art. 1306 Abs. 2 Satz 2 CC den gezahlten Kaufpreis zurückzuerstatten, während es ihr verwehrt sei, das Fahrzeug herauszuverlangen. Eine Rückgewährverpflichtung ergebe sich zumindest aus Art. 1303 CC.

31
Den geltend gemachten Schadensersatzanspruch sieht die Klägerseite auf Grundlage von Art. 1101 CC gegeben. Dieser könne nach der Rechtsprechung des Tribunal Supremo direkt gegen die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs geltend gemacht werden. Eine Vertragsverletzung der Beklagten liege vor. Das hierfür notwendige Verschulden sei gegeben. Der Ersatz der Schäden richte sich nach Art. 1107 Abs. 2 CC. Die Schadensentstehung erfolge hinsichtlich des materiellen wie auch des immateriellen Schadensersatzes auf Grundlage der ex reipsa-Regel, die eine konkrete Bezifferung entbehrlich mache.

32
Hinsichtlich des immateriellen Schadens stelle der im Urteil des Tribunal Supremo vom 23.07.2021 zugesprochene Betrag von 500,00 € die Untergrenze dar.

33
Der materielle Schaden, der von der Klägerin auch deliktsrechtlich geltend gemacht werden könne, resultiere daraus, dass ihr Fahrzeug aufgrund der unzulässigen Abschalteinrichtung einen Minderwert im Vergleich zum gezahlten Kaufpreis aufweise und zudem einen Wertverlust auf dem spanischen Gebrauchtwagenmarkt erlitten habe.

34
Als Referenz für die konkrete, vom Gericht nach seinem Ermessen festzusetzende Schadenshöhe könne die Rahmenvereinbarung zwischen der Verbraucherzentrale und ... aus dem vor dem OLG Braunschweig geführten Musterfeststellungsverfahren herangezogen werden.

35
Schließlich stehe der Klagepartei der gesetzliche Zinssatz aus Art. 1106 CC seit Kaufvertragsschluss zu.

36
Der Klagepartei stehe darüber hinaus ein Schadensersatzanspruch nach Art. 1270 Abs. 2 CC wegen einer beiläufigen Arglist zu. Der Umfang der Haftung richte sich nach 1107 Abs. 2 CC.

37
Darüber hinaus sei auch ein deliktischer Schadensersatzanspruch nach Art. 1902 CC gegeben.

38
Eine Verjährung sei nicht eingetreten, da der Fristbeginn erst mit der Fertigstellung des in Auftrag gegebenen Gutachtens zu materiellem Schaden anzusetzen sei und im Übrigen durch das Strafverfahren, dem sich die Klagepartei angeschlossen habe, unterbrochen sei.

39
Zuletzt beantragte die Klagepartei, für die die Rechtsanwälte ... aufgetreten sind:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei den Kaufpreis von 23.890,19 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von derzeit EUR 9.556,08 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 15.03.2013 bis 24.09.2019 und seither von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Nutzungsentschädigung zuzüglich Finanzierungskosten in Höhe von EUR 2.272,20 Zugum-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges mit der Fahrgestellnummer ... zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 24.09.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.789,76 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.09.2019 zu zahlen.

sowie hilfsweise:

die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei 8.504,20 € nebst 5% Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.03.2013 zu zahlen.

40
Die Beklagte beantragt

Klageabweisung

41
Die Beklagte bestreitet in tatsächlicher Hinsicht die klägerseits behaupteten Beeinträchtigungen aufgrund der so genannten Diesel-Thematik mit Nichtwissen. Nach Auffassung der Beklagten ist sowohl für vertragliche als auch für deliktische Ansprüche spanisches Recht anwendbar.

42
Sie erhebt die Einrede der Verjährung.

43
Die Beklagte trägt vor, dass die NOx-Belastung des streitgegenständlichen Fahrzeugs keinen Einfluss auf die Kaufentscheidung der Klagepartei gehabt habe. Die durch die Umschaltlogik betroffenen Fahrzeuge und damit auch das klägerische Fahrzeug hätten keinen durch diese Umschaltlogik vermittelten Restwertverlust erlitten. Die Fahrzeuge der Beklagten, die mit dem streitgegenständlichen Motorenaggregat ausgestattet seien, erzeugten sowohl in Labortests, als auch unter realen Fahrbedingungen NOX-Emissionen, die weit unter denen der Fahrzeuge anderer Automobilhersteller liegen.

44
Die Beklagte vertritt die Auffassung, dass die zu Schadenersatzansprüchen wegen eines immateriellen Schadens ergangene Rechtsprechung des Tribunal Supremo zur Durchbrechung des Relativitätsgrundsatzes in den Urteilen vom 11.03.2020 und 23.07.2021 nicht auf sämtliche vertraglichen Anspruchsgrundlagen, insbesondere solche, die eine Rückabwicklung des Kaufvertrages als Rechtsfolge vorsähen, ausgedehnt werden könne.

45
Die von der Klägerseite gewünschte Rückabwicklung könne auch nicht als Schadensersatzanspruch mit der Konstruktion eines Vermögensschadens im Sinne einer unerwünschten Verpflichtung geltend gemacht werden. Diese sei dem spanischen Recht fremd. Das spanische Schadenersatzrecht kenne nur die finanzielle Entschädigung eingetretener Vermögenseinbußen. Die Rückabwicklung eines wirksam geschlossenen Vertrages könne demgegenüber nicht auf Schadensersatzansprüche nach spanischem Recht gestützt werden.

46
Die Beklagte sieht einen Anspruch der Klagepartei aus Wettbewerbsrecht nicht als gegeben. Dieser könne insbesondere nicht auf das fehlerhafte Urteil des Handelsgerichts Madrid vom 25.01.2021 gestützt werden.

47
Die Beklagte sieht auch den Anwendungsbereich des Verbraucherschutzgesetzes nicht eröffnet. Eine Vertragswidrigkeit gemäß Art. 116 TRLGDCU liege nicht vor. Ein Rücktritt nach Art. 121 TRLGDCU scheitere an der fehlenden Passivlegitimation der Beklagten, die weder das im Fahrzeug verbaute Motorenaggregat entwickelt, noch das Fahrzeug an die Klagepartei verkauft habe.

48
Das Rücktrittsverlangen könne nicht auf Art. 124 TRLGDCU gestützt werden. Insoweit sei einerseits eine Passivlegitimation der Beklagten nicht gegeben, andererseits berechtige die Vorschrift nicht zum Rücktritt vom Vertrag.

49
Nach Auffassung der Beklagten ist die Klagepartei der sie treffenden Darlegungs- und Beweislast weder für den Nachweis einer arglistigen Täuschung, geschweige denn einer zur Nichtigkeit des Vertrags führenden schwerwiegenden arglistigen Täuschung nachgekommen. Entsprechende Ansprüche könnten auch gegenüber der Beklagten, die am Vertrag nicht beteiligt gewesen sei, nicht geltend gemacht werden.

50
Nach Auffassung der Beklagten unterlag die Klagepartei bei Vertragsabschluss keinem die Nichtigkeit bewirkenden Irrtum.

51
Ein Rücktrittsrecht nach Art. 1124 CC scheitere an der hierfür notwendigen erheblichen oder wesentlichen Vertragsverletzung.

52
Es liege weder ein strafrechtlich relevantes Handeln, noch eine Sittenwidrigkeit auf Seiten der Beklagten vor.

53
Die Beklagte sieht auf Klägerseite weder einen materiellen noch einen immateriellen Schaden gegeben. Die in den Entscheidungen des Tribunal Supremo zur Anwendung gebrachte re in ipsa-Regel sei alleine auf den immateriellen Schaden anwendbar. Ihre Anwendung scheide im vorliegenden Fall allerdings bereits deswegen aus, weil anders als in den vom Tribunal Supremo entschiedenen Fällen die Erhebung der zivilrechtlichen Klage nicht in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bekanntwerden des Dieselskandals erfolgt sei.

54
Ein materieller Schaden sei nicht ausreichend dargelegt und auch nicht gegeben. Ein Schadensnachweis sei der Klagepartei möglich und zumutbar.

55
Wegen der weiteren Einzelheiten zum Sach- und Streitstand wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen, § 313 Abs. 2 S. 2 ZPO.

56
Das Gericht hat am 06.10.2023 mündlich verhandelt. In der mündlichen Verhandlung hat die Beklagtenpartei die Vollmacht der Klagepartei gerügt. Die Klagepartei hat innerhalb der gesetzten Frist keine Vollmacht nachgewiesen. Im Übrigen wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 06.10.2023 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

57
Die Klage ist unzulässig, weil keine Prozessvollmacht hereingereicht wurde. Der Mangel der Vollmacht wurde nicht behoben.

58
Die sind daher als Prozessbevollmächtigte zurückzuweisen.

59
Dem Kläger waren die Kosten nach dem Veranlasserprinzip aufzuerlegen (Althammer in: Zöller, Zivilprozessordnung, 35. Auflage 2024, § 88 ZPO Rn. 11 m.w.N.). In Gesamtschau ist davon auszugehen, dass der Kläger und nicht die Prozessbevollmächtigten selbst Veranlasser des Prozesses waren. Es ist nicht ersichtlich, dass die Klagepartei – wie in anderen Fällen, in denen die vertretene Partei dezidiert Abstand von dem Prozessbevollmächtigten nahm und sich nachweislich weigerte, eine Vollmacht zu unterzeichnen (etwa OLG Koblenz, Beschluss vom 7. Juli 2015 – 7 UF 263/15 –, juris – den vorliegenden Prozess nicht gewollt hätte, vielmehr geht das Gericht davon aus, dass die Klagepartei tatsächlicher Veranlasser des Prozesses ist.

60
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

61
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.