

Titel:

Restschadensersatzanspruch nach § 852 S. 1 BGB in einem Diesel-Fall (hier: VW Tiguan Trend & Fun 2.0 I TDI)

Normenketten:

BGB § 31, § 195, § 199, § 214, § 249, § 826, § 852

ZPO § 287

Leitsätze:

1. Zum Anspruch aus § 852 BGB bei verjährten "Diesel-Fällen" vgl. auch BGH BeckRS 2022, 4174; BeckRS 2022, 4153; BeckRS 2022, 4167; BeckRS 2022, 38006; BeckRS 2022, 42085; BeckRS 2022, 25008; BeckRS 2022, 42732; BeckRS 2023, 6877; OLG München BeckRS 2022, 38223; BeckRS 2022, 44298 sowie BGH BeckRS 2022, 38891 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1); BGH BeckRS 2022, 32458 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1); OLG Koblenz BeckRS 2022, 25067 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1). (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Käufer eines vom Diesel-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs hat spätestens zum Zeitpunkt des Aufspielens des Software-Updates Kenntnis von sämtlichen relevanten Umständen, was für seinen Schadensersatzanspruch gegenüber der Herstellerin die Verjährungsfrist in Gang setzt. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)
3. Das „Erlangte“ im Sinne des § 852 BGB bemisst sich nach dem Bruttokaufpreis abzüglich der Händlermarge, die hier 15 % beträgt. (Rn. 32) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 189, unzulässige Abschaltvorrichtung, Verjährung, Neuwagen, Restschadensersatzanspruch, Vorteilsausgleich, Händlermarge, Nutzungsvorteil, Gesamtleistung

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 13.638,80 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 08.07.2022 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen Tiguan Trend & Fun 2.0 I TDI mit der Fahrgestellnummer
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 29 %, die Beklagte 71 %.
4. Das Urteil ist für die Parteien gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird bis zur Teilklagerücknahme am 17.01.2023 auf 19.173,71 EUR, ab diesem Zeitpunkt auf 18.811,60 EUR festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz wegen des Erwerbs eines vom sog. Abgasskandal betroffenen Kraftfahrzeugs.

2

Der Kläger erwarb am 17.06.2014 von der MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. OHG mit Sitz in der L. Straße 240 in ... M. ein Fahrzeug der Marke Volkswagen Typ Tiguan Trend & Fun 2.0 I TDI mit der Fahrgeste Inummer ... zum Kaufpreis von netto 22.051,77 EUR (brutto 26.234,01 EUR). Der Kläger bestellte dieses Fahrzeug mit diversen Sonderausstattungen. Der Händler bestellte das Fahrzeug nach den Vorgaben des Klägers bei der Beklagten. Die Händlermarge beim Bezug von Fahrzeugen da: Beklagten

betrug zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses 15 %. Der Kilometerstand des Fahrzeugs belief sich am 17.01.2023 auf 99.033.

3

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189, der der Schadstoffklasse Euro 5 entsprechen soll, ausgestattet.

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 Stickoxideusstoß 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 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. Sie veröffentlichte folgende Pressemitteilung:

„Weitere bisherige interne Prüfungen haben ergeben, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagenkonzerns vorhanden ist. Bei der Mehrheit dieser Motoren hat die Software keinerlei Auswirkungen.“

Auffällig sind Fahrzeug mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. Das Unternehmen steht dazu derzeit in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Deutschen Kraftfahrtbundesamt.“

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 24.08.2016 aufgespielt.

9

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

10

Die Klagepartei beantragt,

I. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei EUR 26.234,01 EUR abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 7.422,41 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Volkswagen Tiguan Trend & Fun 2.0 I TDI mit der Fahrgestellnummer ... zu bezahlen;

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

II. die Beklagte zu verurteilen,

1. Auskunft zu geben und Rechnung zu legen über das von ihr aus den Inverkehrbringen des PKW Volkswagen Tiguan Trend & Fun 2.0 I TDI mit der Fahrgestellnummer ... 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 zu bezahlen.

11

Die beklagte Partei beantragt

Klageabweisung.

12

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

13

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

14

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.

15

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 dem Kläger kein Schaden entstanden.

16

Hinsichtlich der Einzelheiten des beiderseitigen Sachvortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

17

Die Klage wurde am 07.07.2022 zugestellt.

Entscheidungsgründe

18

Die zulässige Klage erweist sich weitestgehend als begründet.

I.

19

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Restschadensersatzanspruch in Höhe von 13.638,80 EUR aus §§ 826, 852 BGB.

20

1. Dem Kläger steht dem Grunde nach ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, Az.: VI ZR 252/19,- juris).

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 Fahrzeugerwerber gleich (BGH, Urteil vom 21.02.2022, Az. VIa ZR 8/21, Rn. 25).

22

Dem Kläger ist durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden. Er ist dazu veranlasst worden, unter Verletzung seines wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts einen Kaufvertrag abzuschließen, den er sonst nicht geschlossen hätte, weil das mit einer illegalen Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug wegen der drohenden Betriebsbeschränkung oder -untersagung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Der dem Kläger 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 (BGH, a.a.O., Rn. 26).

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 (BGH, a.a.O., Rn. 27).

24

Gemäß § 249 Abs. 1 BGB ist der Kläger so zu stellen, als hätte er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen und nicht in Erfüllung der ungewollten Verpflichtung den vereinbarten Kaufpreis an die Beklagte bezahlt. Nach dem Grundsatz der Vorteilsausgleichung kann er 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 der Kläger bis zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung gezogen hat (BGH, a.a.O., Rn. 28).

25

Der Kläger hat das streitgegenständliche Dieselfahrzeug am 17.06.2014 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, dass der Kläger beim Händler bestellt hat. Der Kläger muss sich die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Der Kilometerstand belief sich am 17.01.2023 unstreitig auf 99.033 km. Die Nutzungsentschädigung berechnet sich nach der Formel (gefahrte Kilometer ×

Bruttokaufpreis) / 300.000 km und daher wie folgt: $99.033 \text{ km} \times 26.234,01 = 2.598.032.712/300.000 = 8.660,10 \text{ EUR}$.

28

b) 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

Der Kläger hatte spätestens zum Zeitpunkt Kenntnis, als das Software-Update aufgespielt wurde. Dies war seinen eigenen Angaben zufolge am 24.08.2016. Die Verjährungsfrist endete damit mit Ablauf des Jahres 2019. Die am 07.06.2022 erhobene Klage konnte die Verjährungsfrist daher nicht mehr hemmen.

31

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

32

Die Beklagte hat durch den Kaufvertrag des Klägers mit dem Händler „etwas“ im Sinne des § 852 BGB erlangt. Dieses „Erlangte“ bemisst sich nach dem Bruttokaufpreis abzüglich der Händlermarge. Diese beträgt im konkreten Fall 15 % (Anlage K 1e). Abzüglich der Händlermarge von 15 % hat die Beklagte folglich 22.298,90 EUR erlangt. Hiervon ist die Nutzungsentschädigung von 8.660,10 EUR abzuziehen, so dass der Restschadensersatzanspruch 13.638,80 EUR beträgt.

II.

33

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

III.

34

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

35

Der Streitwert bemisst sich nach der Hauptforderung. Eingeklagte wurde zunächst ein Hauptsachebetrag von 19.173,71 EUR. Dieser ermäßigte sich durch die konkludente Teilklagerücknahme in der Sitzung vom 17.01.2023 auf 18.811,60 EUR.