

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

17 O 49/19



Verkündet am 29.01.2020

Menarbin, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Wuppertal****IM NAMEN DES VOLKES****Urteil**

In dem Rechtsstreit

Klägers,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Rogert & Ulbrich., Ottostraße
12, 50859 Köln,

gegen

die Daimler AG, gesetzlich vertreten durch den Vorstand Martin Daum, Renate
Jongo Brünger und Dr. Dieter Zetsche, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte JSW Rechtsanwälte,
Salierring 32, 50677 Köln,

hat die 17. Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal
auf die mündliche Verhandlung vom 11.12.2019
durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Groß als Einzelrichterin
für Recht erkannt:

Das Versäumnisurteil vom 05.09.2019 wird mit der Maßgabe aufrechterhalten, dass eine weitere Nutzungsentschädigung in Höhe von 929,69 € abzüglich zu berücksichtigen ist.

Die Beklagte trägt auch die weiteren Kosten des Rechtsstreits.

Die Vollstreckung aus dem Versäumnisurteil darf nur gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages fortgesetzt werden.

Tatbestand:

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Rückabwicklung eines Kaufvertrags über das Fahrzeug Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC mit der Fahrgestellnummer
Erstzulassung 30.06.2014, in Anspruch.

Die Parteien schlossen am 12.12.2014 einen Kaufvertrag über das bezeichnete Fahrzeug. Der Kaufpreis betrug 39.900 €; das Fahrzeug wies einen Kilometerstand von 6101 auf. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug der aktuelle Kilometerstand 94.911.

In dem Fahrzeug ist der Dieselmotor der Beklagten mit der Bezeichnung OM 651 verbaut.

Die Beklagte arbeitete insoweit mit der Robert Bosch GmbH zusammen, die die Motorsteuerungssoftware entwickelte.

Das Kraftfahrtbundesamt hat den Rückruf - der Beklagten bekanntgegeben am 21.06.2019 - (auch) des streitgegenständlichen Fahrzeugs „wegen „Unzulässige Abschaltvorrichtung bzw. unzulässige Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems“ angeordnet, und der Beklagten aufgegeben, die Fahrzeuge in den Zustand zu versetzen, die die öffentlich-rechtlichen Vorschriften vorschreiben. Die Beklagte hat gegen den Bescheid Widerspruch eingelegt. Am 19.07.2019 erfolgte die Freigabe des Softwareupdates durch das KBA. Schon zuvor, am 26.06.2019, wurde auf dem klägerischen Fahrzeug ein Softwareupdate, das bereits den Datenstand des vom KBA freigegebenen Updates hatte, aufgespielt.

Der Kläger macht geltend, bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien mehrere verschiedene unzulässige Abschaltvorrichtungen i.S. v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 verwandt worden, um im Falle eines Abgastests die zulässigen Abgaswerte zu erreichen, unter anderem eine Software, die erkenne, ob sich das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand oder im normalen Straßenverkehr befindet. Dadurch werde erreicht, dass das Fahrzeug im Testlabor einen erheblich geringeren Stickoxidausstoß habe als im Straßenverkehr. Da insoweit nach der Euro-6-Norm lediglich 80 mg/km erlaubt seien, im realen Fahrbetrieb das Fahrzeug hingegen mindestens 600-2000 mg/km ausstoße, sei es dadurch extrem umwelt- und gesundheitsschädlich.

Die Beklagte täusche die Verbraucher über mehrere Tatsachen, um sich dadurch Wettbewerbsvorteile zu verschaffen; Inhalt und Umfang der Manipulation seien der Führungsebene der Beklagten hierbei von Beginn an bekannt gewesen.

Der Kläger hält eine folgenlose Nachbesserung durch das vorgenommene Softwareupdate für ausgeschlossen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 13.05.2018 forderte der Kläger die Beklagte zur vollständigen Nachbesserung bis zum 20.04.2018 sowie zum Ersatz außergerichtlich entstandener Rechtsverfolgungskosten, berechnet nach einer 2,0 Gebühr, auf. Die Beklagte wies Ansprüche des Klägers mit Schreiben vom 17.04.2018 als unbegründet zurück.

Der Kläger, der eine Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 350.000 km für erwartbar hält, hat zunächst beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 39.900,00 € nebst Zinsen in Höhe 4 % seit dem 13.12.2014 bis 20.04.2018 und seither von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.04.2018 abzüglich einer im Termin zu beziffern. Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC mit der Fahrgestellnummer zu zahlen,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 21.04.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet,

4

3. die Beklagte zu verurteilen, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.434,74 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.04.2018 zu zahlen.

Auf entsprechenden Antrag des Klägers hat das Gericht am 05.09.2019 ein Teilversäumnis- und Endurteil erlassen, mit dem die Beklagte verurteilt worden ist, an den Kläger 39.900,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.04.2018 abzüglich einer Nutzungsentschädigung i.H.v. 11.127,24 € Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC mit der Fahrgestellnummer zu zahlen sowie die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung i.H.v. 1590,91 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.04.2018. Zudem hat das Gericht festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 11.04.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet. Im Übrigen ist die Klage abgewiesen worden.

Gegen das Versäumnisurteil hat die Beklagte fristgerecht Einspruch eingelegt.

Der Kläger beantragt nunmehr,

das Teilversäumnisurteil vom 05.09.2019 aufrecht zu erhalten.

Die Beklagte beantragt,

das Versäumnisurteil vom 05.09.2019 aufzuheben und die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, dass ein sogenanntes „Thermofenster“ keine unzulässige Abschalteneinrichtung darstelle. Auch im Übrigen seien in dem streitgegenständlichen Fahrzeug keine unzulässigen Abschalteneinrichtungen verbaut. Insbesondere verkenne

der Kläger grundlegend, dass der Stickoxide-Grenzwert der Euro-Normen mit detailliert normierten Prüfbedingungen verknüpft sei. Ohne Relevanz sei, welches Emissions- und Verbrauchsverhalten das Fahrzeug außerhalb der allein maßgeblichen gesetzlichen Prüfbedingungen habe. Daher sei auch allein maßgeblich, dass für das streitgegenständliche Fahrzeug eine bestandskräftige und uneingeschränkt wirksame EG-Typgenehmigung vorliege. Ein Verlust der Zulassung drohe nicht, auch der Rückruf begründe lediglich eine Pflicht der Beklagten, Softwareupdates zu entwickeln, mit denen das vom KBA beanstandete Programmierungselement geändert werde.

Sie habe weder vorsätzlich, noch sittenwidrig gehandelt.

Schutzgesetze im Sinne des § 823 BGB habe sie nicht verletzt.

Jedenfalls habe der Kläger auch keinen Schaden erlitten.

Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und die Sitzungsprotokolle Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Das Versäumnisurteil war wie geschehen aufrecht zu erhalten.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs aus § 826 BGB.

Nach dieser Vorschrift ist derjenige, der einem anderen in einer gegen die guten Sittenverstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Ein Schaden in diesem Sinne ist nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses. Danach stellt auch der Abschluss eines Geschäfts, welches nicht den Zielen des Geschädigten entspricht, einen Schaden im Sinne des § 826

BGB dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt.

Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten, indem er unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eine Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises infolge des Vertragsschlusses über das streitgegenständliche Fahrzeug eingegangen ist.

Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses war die Leistung für die Zwecke des Käufers nicht voll brauchbar. Zum einen drohte nicht nur theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung, sondern auch eine Einschränkung der Fungibilität. Es steht nämlich für das Gericht fest, dass die Beklagte eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne der maßgeblichen Vorschriften verwendet hat. Dies folgt schon aus dem dem Rückruf zugrundeliegenden Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes, der sich über eine unzulässige Abschalteneinrichtung verhält.

Die Beklagte hat zwar Widerspruch gegen den Bescheid eingelegt. Indes hat sie, was ihr im Rahmen der sekundären Darlegungslast oblegen hätte, zu dem genauen Inhalt des Rückrufbescheides nicht vorgetragen, insbesondere nicht konkret dargelegt, auf welche der von dem Kläger vorgetragene Abschalteneinrichtungen sich der Rückruf bezogen hat. Entgegen der Ansicht der Beklagten hat der Kläger substantiiert zu den einzelnen unzulässigen Abschalteneinrichtungen bei seinem Fahrzeug vorgetragen. Allein der Beklagten wäre es möglich gewesen, sodann im Rahmen einer sekundären Darlegungslast zu den genauen Bestimmungen des angeordneten Rückrufes vorzutragen sowie sodann im Einzelnen darzulegen, inwieweit dennoch diese konkreten Abschalteneinrichtungen gegebenenfalls für notwendig gehalten wurden, um den sicheren und schadensfreien Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Sich insoweit auf ihre Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu berufen, trägt nicht.

Das Vorliegen unzulässiger Abschalteneinrichtungen ist daher vorauszusetzen.

Ob die EG-Typgenehmigung bestandskräftig ist oder nicht, ändert hieran nichts.

Jedenfalls für den Zeitraum zwischen Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe und Abklärung der durchzuführenden Maßnahmen zur Beseitigung des vorschriftswidrigen Zustands liegt es nämlich auf der Hand, dass die Fungibilität der betroffenen Fahrzeuge eingeschränkt war, wodurch schon ein Schaden des Klägers begründet ist.

Ob das streitgegenständliche Fahrzeug einen messbaren Wertverlust erlitten hat und ob die Nachbesserungsmaßnahmen (Aufspielen des Softwareupdates) einen etwaigen Mangel an dem Fahrzeug vollständig beseitigt haben, kann daher ebenfalls dahinstehen. Jedenfalls hat der Kläger durch das Verhalten der Beklagten einen Vertrag abgeschlossen, den er im Übrigen aus der Sicht eines gewöhnlichen verständigen Privatkäufers nicht abgeschlossen hätte.

Inwieweit der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug insbesondere unter Umweltaspekten erworben hat, kann mithin auch dahinstehen.

Das Verhalten der Beklagten, die den streitgegenständlichen Motor entwickelt und in Verkehr gebracht hat, war ursächlich für die Schädigung des Klägers. Zudem hat sie den Kläger über Eigenschaften der Kaufsache arglistig getäuscht. Bezüglich der verwandten Abschalteneinrichtung hätte für sie nämlich nach Treu und Glauben eine Aufklärungspflicht gegenüber potentiellen Kunden bestanden. Ihr hätte klar sein müssen, dass es sich hierbei um einen Umstand handelt, der für Kunden von erheblicher Bedeutung ist. Die Beklagte, die als bedeutender Hersteller von Fahrzeugen jedenfalls bis zum Bekanntwerden des Skandals ein besonderes Vertrauen der Verbraucher in Anspruch genommen hat, hätte insoweit über die Abschalteneinrichtungen in Motoren, die in ihren Fahrzeugen verbaut sind, aufklären müssen. Als Entwicklerin der streitgegenständlichen Fahrzeugkomponenten hatte nämlich die Beklagte von diesen technischen Charakteristika unmittelbar originäre Kenntnis.

Durch die Verletzung der Aufklärungspflicht hat die Beklagte den Kläger, der, wovon auszugehen ist, ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes Fahrzeug erwerben wollte, getäuscht und hierdurch zum Abschluss des Kaufvertrages bewogen.

Dieses Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig anzusehen, da es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Es liegt nämlich auf der Hand, dass das Verhalten der Beklagten dazu diente, sich auf rechtswidrigem Wege Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und dadurch die Unternehmensgewinne in nicht unerheblicher Art und Weise zu steigern.

Die Beklagte handelte auch vorsätzlich.

Dahinstehen kann, ob auf Vorstandsebene der Beklagten eine Kenntnis über die Implementierung unzulässiger Abschalteneinrichtungen vorlag oder nicht. Auch dann,

wenn die Entscheidung hierüber auf einer unterhalb des Vorstands angesiedelten Ebene getroffen worden wäre, ist dies nämlich der Beklagten zuzurechnen. Ihr wäre nämlich dann jedenfalls ein Organisationsmangel vorzuwerfen, der in Erweiterung des Anwendungsbereichs des § 31 BGB ebenfalls eine Zurechnung rechtfertigen würde (vergleiche hierzu Palandt, BGB, 67. Aufl., § 31 Rn. 7). Juristische Personen sind nämlich verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßiger Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation den Anforderungen nicht, muss sich die juristische Person so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte Verrichtungsgehilfe ein verfassungsmäßiger Vertreter (vergleiche BGH, Urteil vom 08.07.1980, NJW 1980, 2810). Die Entwicklung des streitgegenständlichen Motors mit dem Einbau der fraglichen Software in eine Vielzahl von Fahrzeugen weltweit stellt eine wesentliche Entscheidung mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte dar. Hätte nicht der Vorstand diese Entscheidung getroffen, sondern – wie von der Beklagten vorgetragen – Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene, muss die Beklagte sich dennoch so behandeln lassen, als wären diese Mitarbeiter ihre verfassungsmäßigen Vertreter.

Mithin hat der Kläger Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs.

Auf den Kaufbetrag hat der Kläger sich allerdings die gezogenen Nutzungen anzurechnen.

Die durchschnittliche Gesamtleistung des Fahrzeugs schätzt das Gericht entgegen der Ansicht des Klägers nach § 287 ZPO auf 300.000 km. Dem Kläger mag zuzugeben sein, dass vereinzelte Fahrzeuge auch eine höhere Laufleistung aufweisen können. Entscheidend ist indes, was durchschnittlich zu erwarten ist.

Im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 6101 km. Mithin errechnet sich für diesen Zeitpunkt eine Restlaufleistung von 293.899 km. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 94.911 km auf. Mithin hat der Kläger das Fahrzeug in einem Umfang von 88.810 km benutzt. Unter Ansetzung des Kaufpreises i.H.v. 39.900 € rechnet sich mithin (nach der anzuwendenden Formel Kaufpreis X gefahrene Kilometer : Restlaufleistung) eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 12.056,93 €.

Der auf die Hauptforderung zuerkannte Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB.

Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug gemäß § 293 BGB ab Rechtshängigkeit.

Der Kläger hat auch Anspruch auf Erstattung außergerichtlich entstandener Rechtsanwaltskosten, berechnet nach einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr.

Mithin besteht der Anspruch i.H.v. 1590,91 € brutto. Der hierauf zuerkannte Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 BGB.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 2, 344 ZPO.

Soweit die Beklagte sich gegen die Kosten der Säumnis verwehrt, trägt dies nicht. Das Versäumnisurteil ist in gesetzlicher Weise ergangen. Entgegen des Vortrags der Beklagten hat der Kläger in der mündlichen Verhandlung vom 22.08.2019 keine geänderten, der Beklagten etwa nicht zugestellten Anträge gestellt, sondern ausdrücklich die Anträge aus der Klageschrift gestellt, mithin Zahlung abzüglich einer Nutzungsentschädigung beantragt.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

Streitwert: 39.900 €.

Groß

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Wuppertal

