

Abschrift

Az.: 20 O 58/21



Landgericht Stuttgart

Protokoll

aufgenommen in der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Stuttgart, 20. Zivilkammer, am Donnerstag, 10.03.2022 in Stuttgart

Gegenwärtig:

Richter am Landgericht Dr. Häberlein
als Einzelrichter

Von der Zuziehung eines Protokollführers gem. § 159 Abs. 1 ZPO wurde abgesehen.

In dem Rechtsstreit

Stellantis N.V. u. a.

wegen Schadensersatzes

erscheinen bei Aufruf der Sache:

Die Klägerin mit Rechtsanwalt

sowie für den Beklagten zu 1 und zu 3 Herr Rechtsanwalt

für die Beklagte zu 2 Frau Rechtsanwältin

sowie für die Streithelferin FPT

Klägervertreter stellt die Anträge aus dem Schriftsatz vom 03.08.2021 in Verbindung mit Schriftsatz vom 13.09.21.

Das Gericht weist darauf hin, dass Klagantrag 1, also der Feststellungsantrag zu unbestimmt

sein könnte. Es verhält sich so, dass hier lediglich von Manipulation die Rede ist, dies aber nicht heruntergebrochen wird, was hier aber von Bedeutung wäre, nachdem die Klägerseite selbst von verschiedenen aus ihrer Sicht gegebenen Manipulationen spricht.

Die beiden Beklagtenvertreter beantragen Klagabweisung, auch die Streithelfervertreterin beantragt Klagabweisung.

Zum Kilometerstand trägt die Klägerin vor, dass dieser am 09.03.2022 wie folgt gelautet hat:

47.792.

Streithelferin führt außerdem aus:

Ich beantrage zudem, dass auch die Kosten der Streithelferin der Klägerin auferlegt werden.

Die Beklagten- und Streithelferseite erklärt sich zum klägerseits vorgetragenen Kilometerstand nicht.

Das Gericht kommt nach einer Sachverhaltseinführung nochmal auf den klägerischen Feststellungsantrag zurück und weist darauf hin, dass dieser nicht nur zu unbestimmt sein dürfte, sondern auch im Licht des von der Klägerseite selbst zitierten BGH-Urteils kritisch zu sehen sein dürfte, woran auch die eigenen Ausführungen der Klägerin nichts ändern dürften. Mit dem BGH-Urteil ist das von der Klägerin auf S. 2 des Schriftsatzes vom 03.12.2021 erwähnte Urteil gemeint.

Das Gericht weist die Klägerin darauf hin, dass eine Haftung der Beklagten zu 1 nach momentaner Auffassung ausscheiden dürfte. Die Klägerin trägt selbst vor, dass es personelle Verflechtungen an der Spitze der beiden Gesellschaften Beklagte zu 1 und Beklagte zu 3 gäbe. Sie trägt vor, dass der Vorstand dieser beiden Gesellschaften personenidentisch sei. Dann fällt es schwer, ein Verhalten der Beklagten zu 1 auszumachen, welches nicht bereits vom von der Klägerin angeprangerten Verhalten der Beklagten zu 3 abzugrenzen wäre.

Das Gericht kommt darauf zurück, dass die Beklagte zu 2 das Vorliegen eines Fehlers bzw. Mangels in Form einer oder mehrerer illegaler Abschaltvorrichtungen oder minderwertiger Hardware

bestritten hat. Das Gericht möchte diesbezüglich von der Beklagten zu 2 wissen, wie die Beklagte zu 2 sich zu der Frage positioniert, ob die Grenzwerte der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch im realen Fahrbetrieb eingehalten werden.

Auf S. 14 ihrer Klagerwiderung hat die Beklagte zu 2 ausgeführt, dass die „allein maßgeblichen Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten“ würden. Damit ist aber nicht genau gesagt, wie sich die Beklagte zu 2 zu der Frage positioniert, ob die Grenzwerte auch im realen Straßenbetrieb eingehalten werden. Dabei liegt realer Fahrbetrieb bzw. realer Straßenbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen dann vor, wenn das Fahrzeug bestimmungsgemäß benutzt wird.

Beklagtenvertreterin zu 2 führt aus:

Die von der Klägerin behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen wie Timer sowie Manipulationen am OBD-System bestreiten wir mit Nichtwissen, weil wir nicht Hersteller des Motors sind.

Wir haben darauf vertraut, dass die Typgenehmigung gültig ist und es keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen gibt.

Was die Abgaswerte anbelangt, sind die Messwerte im NEFZ maßgeblich. Es ist bekannt, dass die Messwerte zwischen NEFZ und realem Fahrbetrieb voneinander abweichen.

Das Fahrzeug muss die Emissionswerte des NEFZ einhalten. Das streitgegenständliche Fahrzeug hält diese Emissionswerte auf dem NEFZ auch ein.

Es hat eine Typgenehmigung.

Was das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs im realen Straßenbetrieb anbelangt, muss ich, wenn man hier Genaueres wissen will, mich noch einmal abstimmen. Ich beantrage diesbezüglich Schriftsatznachlass.

Es wird festgehalten, dass heute für die Nebenintervenientin niemand da ist.

Das Gericht kommt auf S. 7 unten des Schriftsatzes der Beklagten zu 1 und zu 3 vom 22.10.2021 zu sprechen und teilt dazu mit, dass in dieser Passage zwar gesagt ist, dass die

Emissionsgrenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten würden. Zu der Frage, wie es sich mit der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im realen Straßenbetrieb verhält, ist dort aber nichts gesagt. Das Gericht geht daher vorläufig davon aus, dass die Beklagte zu 1 und zu 3 eine Grenzwertüberschreitung im realen Straßenbetrieb nicht bestreiten.

Das Gericht teilt der Klägerin mit, dass auch in ihrem Erfolgsfall im Übrigen keine Annahmeverzug der Beklagten festgestellt werden könnte, da sie von einer wahrscheinlich zu hohen Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ausgeht. Angemessen dürften wohl höchstens 250.000 km sein.

Soweit die Beklagte zu 3 die Einrede der Verjährung erhoben hat, teilt das Gericht mit, dass es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Klägerin bereits sei drei Jahren oder länger Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis von denjenigen Beanstandungen hat, die sie vorliegend gegen die Beklagtenseite richtet.

Soweit die Klägerin auf S. 5 des Schriftsatzes vom 03.08.2021 ausführt, dass die strategische Entscheidung über die Implementierung der Software von dem personengleichen Vorstand der Beklagten zu 1 und der Beklagten zu 3 getroffen und umgesetzt worden sei, bleibt damit nach dem eigenen klägerischen Vortrag offen, was die Beklagte 1 überhaupt über das Verhalten der Beklagten zu 3 hinaus noch veranlasst haben soll.

Nach vorläufiger Einschätzung sind die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (vgl. Gericht der Europäischen Union, Urteil vom 13.12.2018, T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 u. 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10). Dabei liegt realer Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen dann vor, wenn das Fahrzeug bestimmungsgemäß benutzt wird.

Danach dürfte nach vorläufiger Einschätzung eine Haftung der Beklagten gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Art. 4 Abs. 2 UAbs. 2, Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Betracht kommen, nachdem die genannten Normen der genannten Verordnung Schutzgesetze sein dürften.

Das Gericht weist dabei aber erneut darauf hin, dass eine Haftung der Beklagten zu 1 aus ander-

weitigen Gründen nach vorläufiger Auffassung nicht in Betracht kommen dürfte.

Wegen der Frage des Verschuldens im Rahmen des § 823 Abs. 2 BGB weist das Gericht auf das Urteil des BGH vom 13.12.1984 in der Sache III ZR 20/83, NJW 1985, 1774, 1775 hin. Danach muss in demjenigen Fall, dass die Verletzung eines Schutzgesetzes objektiv feststeht, der das Schutzgesetz Übertretende in aller Regel Umstände darlegen und beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens auszuräumen. Demnach läge es nach dem gegenwärtigen Stand der Akte an der Beklagten (nach momentanen Stand der Beklagten zu 2 und zu 3), näher darzulegen und zu beweisen, dass ihrer Mitarbeiter, die mit der Entscheidung über die Verwendung der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingebauten Motorsteuerung betraut waren, die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht fahrlässig verkannt haben.

B. u. v.:

1. Alle Parteien sowie die Streithelferin erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme zu den heutigen Hinweisen des Gerichts bis 05.05.2022.
2. Darüber hinaus können alle Parteien einschließlich der Streithelferin Stellung beziehen zu den Schriftsätzen der Beklagten zu 2 vom 02.03.2022, der Streithelferin vom 02.03.2022 und der Klägerin vom 02.03.2022.
3. Termin zur Verkündung einer Entscheidung wird bestimmt auf

Donnerstag, 12.05.2022, 09:00 Uhr, Saal 24.

Zu diesem Termin muss niemand erscheinen.

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Abschrift

Az.: 20 O 58/21



Landgericht Stuttgart

Protokoll

aufgenommen in der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Stuttgart, 20. Zivilkammer, am Donnerstag, 10.03.2022 in Stuttgart

Gegenwärtig:

Richter am Landgericht Dr. Häberlein
als Einzelrichter

Von der Zuziehung eines Protokollführers gem. § 159 Abs. 1 ZPO wurde abgesehen.

In dem Rechtsstreit

Weber .J. Stellantis N.V. u. a.

wegen Schadensersatzes

erscheinen bei Aufruf der Sache:

Die Klägerin mit Rechtsanwalt Klei

sowie für den Beklagten zu 1 und zu 3 Herr Rechtsanwalt Wössner,

für die Beklagte zu 2 Frau Rechtsanwältin von Habenstein, sowie für die Streithelferin FPT Frau Rechtsanwältin Göhr.

Klägervertreter stellt die Anträge aus dem Schriftsatz vom 03.08.2021 in Verbindung mit Schriftsatz vom 13.09.21.

Das Gericht weist darauf hin, dass Klagantrag 1, also der Feststellungsantrag zu unbestimmt

sein könnte. Es verhält sich so, dass hier lediglich von Manipulation die Rede ist, dies aber nicht heruntergebrochen wird, was hier aber von Bedeutung wäre, nachdem die Klägerseite selbst von verschiedenen aus ihrer Sicht gegebenen Manipulationen spricht.

Die beiden Beklagtenvertreter beantragen Klagabweisung, auch die Streithelfervertreterin beantragt Klagabweisung.

Zum Kilometerstand trägt die Klägerin vor, dass dieser am 09.03.2022 wie folgt gelautet hat:

47.792.

Streithelferin führt außerdem aus:

Ich beantrage zudem, dass auch die Kosten der Streithelferin der Klägerin auferlegt werden.

Die Beklagten- und Streithelferseite erklärt sich zum klägerseits vorgetragenen Kilometerstand nicht.

Das Gericht kommt nach einer Sachverhaltseinführung nochmal auf den klägerischen Feststellungsantrag zurück und weist darauf hin, dass dieser nicht nur zu unbestimmt sein dürfte, sondern auch im Licht des von der Klägerseite selbst zitierten BGH-Urteils kritisch zu sehen sein dürfte, woran auch die eigenen Ausführungen der Klägerin nichts ändern dürften. Mit dem BGH-Urteil ist das von der Klägerin auf S. 2 des Schriftsatzes vom 03.12.2021 erwähnte Urteil gemeint.

Das Gericht weist die Klägerin darauf hin, dass eine Haftung der Beklagten zu 1 nach momentaner Auffassung ausscheiden dürfte. Die Klägerin trägt selbst vor, dass es personelle Verflechtungen an der Spitze der beiden Gesellschaften Beklagte zu 1 und Beklagte zu 3 gäbe. Sie trägt vor, dass der Vorstand dieser beiden Gesellschaften personenidentisch sei. Dann fällt es schwer, ein Verhalten der Beklagten zu 1 auszumachen, welches nicht bereits vom von der Klägerin angeprangerten Verhalten der Beklagten zu 3 abzugrenzen wäre.

Das Gericht kommt darauf zurück, dass die Beklagte zu 2 das Vorliegen eines Fehlers bzw. Mangels in Form einer oder mehrerer illegaler Abschaltvorrichtungen oder minderwertiger Hardware

bestritten hat. Das Gericht möchte diesbezüglich von der Beklagten zu 2 wissen, wie die Beklagte zu 2 sich zu der Frage positioniert, ob die Grenzwerte der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch im realen Fahrbetrieb eingehalten werden.

Auf S. 14 ihrer Klagerwiderung hat die Beklagte zu 2 ausgeführt, dass die „allein maßgeblichen Grenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten“ würden. Damit ist aber nicht genau gesagt, wie sich die Beklagte zu 2 zu der Frage positioniert, ob die Grenzwerte auch im realen Straßenbetrieb eingehalten werden. Dabei liegt realer Fahrbetrieb bzw. realer Straßenbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen dann vor, wenn das Fahrzeug bestimmungsgemäß benutzt wird.

Beklagtenvertreterin zu 2 führt aus:

Die von der Klägerin behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen wie Timer sowie Manipulationen am OBD-System bestreiten wir mit Nichtwissen, weil wir nicht Hersteller des Motors sind.

Wir haben darauf vertraut, dass die Typgenehmigung gültig ist und es keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen gibt.

Was die Abgaswerte anbelangt, sind die Messwerte im NEFZ maßgeblich. Es ist bekannt, dass die Messwerte zwischen NEFZ und realem Fahrbetrieb voneinander abweichen.

Das Fahrzeug muss die Emissionswerte des NEFZ einhalten. Das streitgegenständliche Fahrzeug hält diese Emissionswerte auf dem NEFZ auch ein.

Es hat eine Typgenehmigung.

Was das Emissionsverhalten des streitgegenständlichen Fahrzeugs im realen Straßenbetrieb anbelangt, muss ich, wenn man hier Genaueres wissen will, mich noch einmal abstimmen. Ich beantrage diesbezüglich Schriftsatznachlass.

Es wird festgehalten, dass heute für die Nebenintervenientin niemand da ist.

Das Gericht kommt auf S. 7 unten des Schriftsatzes der Beklagten zu 1 und zu 3 vom 22.10.2021 zu sprechen und teilt dazu mit, dass in dieser Passage zwar gesagt ist, dass die

Emissionsgrenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten würden. Zu der Frage, wie es sich mit der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im realen Straßenbetrieb verhält, ist dort aber nichts gesagt. Das Gericht geht daher vorläufig davon aus, dass die Beklagte zu 1 und zu 3 eine Grenzwertüberschreitung im realen Straßenbetrieb nicht bestreiten.

Das Gericht teilt der Klägerin mit, dass auch in ihrem Erfolgsfall im Übrigen keine Annahmeverzug der Beklagten festgestellt werden könnte, da sie von einer wahrscheinlich zu hohen Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ausgeht. Angemessen dürften wohl höchstens 250.000 km sein.

Soweit die Beklagte zu 3 die Einrede der Verjährung erhoben hat, teilt das Gericht mit, dass es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Klägerin bereits sei drei Jahren oder länger Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis von denjenigen Beanstandungen hat, die sie vorliegend gegen die Beklagtenseite richtet.

Soweit die Klägerin auf S. 5 des Schriftsatzes vom 03.08.2021 ausführt, dass die strategische Entscheidung über die Implementierung der Software von dem personengleichen Vorstand der Beklagten zu 1 und der Beklagten zu 3 getroffen und umgesetzt worden sei, bleibt damit nach dem eigenen klägerischen Vortrag offen, was die Beklagte 1 überhaupt über das Verhalten der Beklagten zu 3 hinaus noch veranlasst haben soll.

Nach vorläufiger Einschätzung sind die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen einzuhalten (vgl. Gericht der Europäischen Union, Urteil vom 13.12.2018, T-339/16, juris Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118, 122 u. 137; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 10). Dabei liegt realer Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen dann vor, wenn das Fahrzeug bestimmungsgemäß benutzt wird.

Danach dürfte nach vorläufiger Einschätzung eine Haftung der Beklagten gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2, Art. 4 Abs. 2 UAbs. 2, Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Betracht kommen, nachdem die genannten Normen der genannten Verordnung Schutzgesetze sein dürften.

Das Gericht weist dabei aber erneut darauf hin, dass eine Haftung der Beklagten zu 1 aus ander-

weitigen Gründen nach vorläufiger Auffassung nicht in Betracht kommen dürfte.

Wegen der Frage des Verschuldens im Rahmen des § 823 Abs. 2 BGB weist das Gericht auf das Urteil des BGH vom 13.12.1984 in der Sache III ZR 20/83, NJW 1985, 1774, 1775 hin. Danach muss in demjenigen Fall, dass die Verletzung eines Schutzgesetzes objektiv feststeht, der das Schutzgesetz Übertretende in aller Regel Umstände darlegen und beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens auszuräumen. Demnach läge es nach dem gegenwärtigen Stand der Akte an der Beklagten (nach momentanen Stand der Beklagten zu 2 und zu 3), näher darzulegen und zu beweisen, dass ihrer Mitarbeiter, die mit der Entscheidung über die Verwendung der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingebauten Motorsteuerung betraut waren, die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht fahrlässig verkannt haben.

B. u. v.:

1. Alle Parteien sowie die Streithelferin erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme zu den heutigen Hinweisen des Gerichts bis 05.05.2022.
2. Darüber hinaus können alle Parteien einschließlich der Streithelferin Stellung beziehen zu den Schriftsätzen der Beklagten zu 2 vom 02.03.2022, der Streithelferin vom 02.03.2022 und der Klägerin vom 02.03.2022.
3. Termin zur Verkündung einer Entscheidung wird bestimmt auf

Donnerstag, 12.05.2022, 09:00 Uhr, Saal 24.

Zu diesem Termin muss niemand erscheinen.

Dr. Häberlein
Richter am Landgericht

Kaupp, Justizfachangestellte
für die Richtigkeit und Vollständigkeit der
Übertragung vom Tonträger.