



Landgericht Stuttgart

Beschluss

In dem Antragsverfahren auf Durchführung eines Kapitalanleger-Musterverfahrens mit den Antragstellern

- I.
- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

Verfahrensbevollmächtigte zu I. 1. bis 19. jeweils:

Rechtsanwälte **Tilp Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Einhornstraße 21, 72138 Kirchentellinsfurt

II.

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstand Ola Källenius, Martin Daum, Renata Jungo Brüngger, Wilfried Porth, Britta Seeger, Hubertus Troska und Bodo Uebber, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart
- Antragsgegnerin -

Verfahrensbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Glade Michel Wirtz**, Kasernenstraße 69, 40213 Düsseldorf

wegen Feststellungen in einem Kapitalanleger-Musterverfahren
hier: Vorlagebeschluss

hat das Landgericht Stuttgart - 29. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dr. Schmid, den Richter am Landgericht Dr. Köhler und den Richter am Landgericht Dr. Decker am 14.01.2021 beschlossen:

1.) Dem Oberlandesgericht Stuttgart werden gemäß § 6 Abs. 1 KapMuG folgende Feststellungsziele zur Durchführung eines Musterverfahrens vorgelegt:

A. Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. I.

I. Feststellungsziel des Antragstellers Ziff. I. 1.

Die Beklagte hat gegen § 15 Abs. 1 S. 1 WpHG a.F. verstoßen, indem sie es unterließ, ihre Entscheidung über den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in der Modellreihe Mercedes C 220 d im Herstellungszeitraum Dezember 2013 bis Mai 2018 unverzüglich zu veröffentlichen.

II. Feststellungsziel der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte jedenfalls ab dem 10.07.2012 gegen § 15 Abs. 1 Satz 1 WpHG a.F. verstoßen hat, indem sie es unterließ, ihre Entscheidung zum Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in mindestens 24 Dieselfahrzeugmodellen mit den Motorentypen OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651

jedenfalls ab den Modellen

GLK 220 BlueTEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
GLK 250 BlueTEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
ML 350 Blue TEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
GL 350 Blue TEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015

bis jedenfalls einschließlich der Modelle

C 180 BlueTEC	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 180d	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 200 BlueTEC	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 200d	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
GLE 250 d	Produktionszeitraum 01.07.2015 bis 31.05.2018
V-Klasse	Produktionszeitraum 01.03.2014 bis 31.05.2018
Vito	Produktionszeitraum 01.09.2014 bis 31.05.2018
Vito Tourer	Produktionszeitraum 01.09.2014 bis 31.05.2018

unverzüglich zu veröffentlichen.

B. Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. II.:

I. Entscheidung zum Einbau von Abschaltvorrichtungen

1.

a) Die Beklagte hat sich spätestens seit 2012 fortlaufend im Rahmen der Herstellung von Fahrzeugen entschieden, Abschaltvorrichtungen (sogenannte „defeat devices“) in ihre Fahrzeuge mit dem Motorentyp OM 626, OM 642, OM 651 und OM 622 zu installieren.

b) Dadurch hat die Beklagte gegen geltendes Recht, insbesondere Art. 5 Abs. 2 a) der EU-Verordnung 715/2007 (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zitiert nach <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/de/ALL/?uri=CELEX%3A32007R0815>) und den Clean Air Act der USA, dort u.a. Part A – Motor Vehicle Emission and Fuel Standards, § 7522 Prohibited Acts (siehe v.a. Abschnitt (a) (3) (B) Verbot des Einbaus von Abschaltvorrichtungen (engl. defeat device) für die Abgasreinigungsanlage), und, da die Fahrzeuge so nicht der Zulassung entsprechen, ist auch die Inverkehrbringung ein Verstoß gegen das Gesetz siehe Abschnitt (a) (1)) und gegen § 7524 Civil Penalties, verstoßen.

c) Bei jeder von der Beklagten getroffenen Entscheidung, Abschaltvorrichtungen in ihren Fahrzeugen einzubauen, um die tatsächlichen Emissionen (z.B. Stickoxid-Ausstoß) zu verschleiern, handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. (bis 01.07.2016) bzw. im Sinne von Art. 7 MMV (ab 02.07.2016).

2. Die Beklagte hat es bis zur Antragstellung unterlassen, diese Insiderinformationen unverzüglich im Sinne des § 37b Abs. 1 WpHG i.V.m. § 15 WpHG a.F. bzw. Art. 17 Abs. 1 MMV zu veröffentlichen.

3. Diese Insiderinformationen betrafen die Beklagte jeweils unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. [entfällt]

5. Die Unterlassung beruhte auf Vorsatz oder zumindest auf grober Fahrlässigkeit der Beklagten.

6. Indem die Beklagte diese unverzügliche Mitteilung unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

7. Diese Unterlassung war in Bezug auf die Beeinflussung der Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

II. Aussagen der Beklagten, Abgaswerte nicht manipuliert zu haben

1.

a) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS) getroffene Aussage, die ab 26.09.2015 veröffentlicht wurde:

„Wir halten uns grundsätzlich an die gesetzlichen Vorgaben und haben keinerlei Manipulationen an unseren Fahrzeugen vorgenommen.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

b) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, am Tag der Automobilwirtschaft am 04.11.2015 in Nürtingen getroffene Aussage:

„Wir haben nie sogenannte defeat devices eingesetzt und werden es auch nicht tun.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

c) [entfällt]

d) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, im Handelsblatt im Januar 2016 in einem Interview getroffene Aussage:

„Bei uns wird nicht betrogen, bei uns wurden keine Abgaswerte manipuliert.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

e) Die Aussage der Beklagten in dem Geschäftsbericht 2015 (siehe dort S. 112):

„Mit der Blue-Tec Technologie und dem Einsatz von SCR als nachhaltige Abgasnachbehandlungstechnologie in Bezug auf Emissionen bei Dieselfahrzeugen sind wir weltweit führend. Die damit ausgestatteten PKW erfüllen heute schon die strengsten Abgasnormen.“

war falsch, unvollständig und geeignet, Anleger zu täuschen.

f) Die Aussage in dem Geschäftsbericht 2015 der Beklagten (siehe dort S. 114):

„Daimler weist den Vorwurf der Manipulation zurück. Insbesondere ein sogenanntes „defeat device“, also eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kam nie und kommt bei Daimler nicht zum Einsatz. Dies gilt für alle Diesel- und Ottomotoren. Wir halten uns bei unseren Motoren an alle Gesetze und rechtlichen Vorgaben. Auch bei der Ermittlung der CO₂-Werte unserer Fahrzeuge schließen wir Unregelmäßigkeiten aus.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

g) Die Aussage der Beklagten im Geschäftsbericht 2015 (dort S. 50):

„Dazu ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich den aktuellen Stand in sämtlichen Automobil-Geschäftsfeldern des Konzerns darstellen und vergewisserte sich, dass bei Daimler sogenannte „defeat devices“, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränken, nicht zum Einsatz kommen und auch in der Vergangenheit nicht zum Einsatz gekommen sind.“

- war falsch, unvollständig und geeignet, Anleger zu täuschen.
2. Bei jedem der unter Ziffer 1 aufgeführten Umstände handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.
 3. Diese Insiderinformationen betrafen die Beklagte jeweils unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.
 4. Die Beklagte hat es unterlassen, diese Insiderinformationen unverzüglich im Sinne von § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 Abs. 1 MMV zu veröffentlichen.
 5. Diese Veröffentlichungspflicht oblag der Beklagten zu dem jeweiligen Zeitpunkt der unter 1. genannten Veröffentlichung der Aussagen und entstand täglich als eigenständige Pflicht aufs Neue.
 6. Die Unterlassung der Beklagten beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.
 7. Indem die Beklagte die unter Ziffer 1 kursiv zitierten Aussagen getroffen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.
 8. Indem die Beklagte die unverzügliche Mitteilung der Insiderinformation unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.
 9. Diese Unterlassung war in Bezug auf die Beeinflussung der Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

III. Installation der Abschaltvorrichtungen

1. Die Beklagte hat seit spätestens 2012 unerlaubte Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Beklagten mit den Motorentypen OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651 installiert.
2. Dieser Umstand stellte eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV dar.
3. Diese Insiderinformation betraf die Beklagte unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F., § 37c Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.
4. Die Beklagte hat es unterlassen, diese Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen. Sie hätte diesen Umstand stets bei

dem Einbau der Abschaltvorrichtung per Ad-hoc-Mitteilung veröffentlichen müssen. Tatsächlich erfolgte bis zur Antragstellung keine solche Mitteilung.

5. Diese Veröffentlichungspflicht oblag der Beklagten ab ihrer Kenntnis von der Insiderinformation und entstand täglich als eigenständige Pflicht aufs Neue.

6. Die Unterlassung der Beklagten beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

7. Indem die Beklagte die unverzügliche Mitteilung unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

8. Die Unterlassung der Beklagten war in Bezug auf die Beeinflussung von Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

IV. Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab September 2015

1. [entfällt]

2. [entfällt]

3. [entfällt]

4. [entfällt]

5. [entfällt]

V. Zusage der Beklagten an KBA, Umrüstungen vorzunehmen

1. Die Beklagte sagte dem Kraftfahrt-Bundesamt zu, Umrüstungen an den von der Manipulation betroffenen Fahrzeugen der C-Klasse, der S-Klasse, der Vans der V-Klasse und des Lieferwagens Sprinter, in denen die Diesel-Motoren OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651 verbaut waren, vorzunehmen, um die festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beseitigen.

2. Hierbei handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.

3. Diese Insiderinformation betraf die Antragsgegnerin unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. Die Beklagte hat es unterlassen, die vorgenannte Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F., § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen. Tatsächlich erfolgte bis zur Antragstellung keine solche Mitteilung.

5. Das Unterlassen der Veröffentlichung der vorbezeichneten Insiderinformation ist sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB.

VI. Rückrufbescheid KBA vom 23.05.2018 bzgl. Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6

1. *[entfällt]*

2. *[entfällt]*

3. *[entfällt]*

4. *[entfällt]*

5. *[entfällt]*

VII. Rückrufaktion Juli/August 2018

1. *[entfällt]*

2. *[entfällt]*

3. *[entfällt]*

4. *[entfällt]*

5. *[entfällt]*

6. *[entfällt]*

7. *[entfällt]*

VIII. Geschäftsberichte der Beklagten

1. Folgende Geschäftsberichte der Beklagten geben die Verhältnisse der Beklagten insoweit unrichtig wieder, als die finanziellen Risiken aus den vorgenommenen Abgasmanipulationen verschwiegen wurden und keine Rückstellungen für diese Risiken enthalten sind:

zum Zeitraum	veröffentlicht am
2015	18.02.2016
2016	14.02.2017
2017	13.02.2018

2.

a) [entfällt]

b) [entfällt]

3.

a) Diese Geschäftsberichte unterfallen dem Anwendungsbereich der § 331 Nr. 1 und Nr. 2 HGB.

b) [entfällt]

4.

a) Diese Geschäftsberichte unterfallen dem Anwendungsbereich des § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG.

b) [entfällt]

5. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit der Geschäftsberichte im Zeitpunkt der jeweiligen Veröffentlichung.

6. Die Unrichtigkeit beruhte auf Vorsatz.

IX. Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten

1. Folgende Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten geben die Verhältnisse der Beklagten insoweit unrichtig wieder, als die finanziellen Risiken aus dem Komplex Abgasmanipulation verschwiegen wurden und keine Rückstellungen für diese Risiken enthalten sind:

Zwischenbericht	veröffentlicht am

Zwischenbericht Q3 2016	21.10.2016
Zwischenbericht Q1 2017	26.04.2017
Zwischenbericht Q2 2017	26.07.2017
Zwischenbericht Q3 2017	20.10.2017

2.

a) Diese Zwischen- bzw. Quartalberichte unterfallen dem Anwendungsbereich des § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG.

b) [entfällt]

3. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit dieser Zwischen- und Quartalsberichte im Zeitpunkt der jeweiligen Veröffentlichung.

4. Die Unrichtigkeit beruhte auf Vorsatz.

X. Ad-hoc-Mitteilungen

1. In den Ad-hoc-Mitteilungen der Beklagten vom

- 12.07.2013 („EBIT des Daimler-Konzerns im zweiten Quartal 2013 über den aktuellen Markterwartungen“),
- 14.10.2014 2014 („Daimler erzielt im dritten Quartal 2014 einen deutlich höheren industriellen Free Cash Flow als im Vorjahr. Die Geschäftsfelder erreichen ein deutlich höheres Ebit aus dem laufenden Geschäft.“),
- 18.12.2014 („Daimler erhöht Rückstellung für EU-Kartellrecht“),
- 22.04.2016 („U.S. Department of Justice (DOJ) fordert interne Untersuchung“),
- 19.05.2016 („Daimler Trucks ändert Ausblick für 2016“),
- 11.07.2016 („EBIT des Daimler-Konzerns bereinigt um Sonderfaktoren im zweiten Quartal 2016 deutlich über den Markterwartungen“),
- 11.04.2017 („Daimler EBIT des Daimler-Konzerns im ersten Quartal 2017 deutlich über den Markterwartungen“),
- 22.12.2017 („Durch Steuerreform in den USA deutliche Auswirkung auf Konzernergebnis“)

werden die finanziellen Risiken aus den Abgasmanipulationen verschwiegen, es finden sich keine Hinweise dazu, dass dadurch Aufwendungen in Milliardenhöhe anfallen und dadurch die Gewinne massiv belastet oder sogar Verluste entstehen werden und in der Bilanz Rückstellungen für diese Risiken gebildet werden müssen.

2. [entfällt]

3. Die genannten Ad-hoc-Meldungen sind unwahr, unvollständig oder irreführend.

4. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit der Insiderinformationen.

5. Die Beklagte war gemäß § 15 WpHG a.F. bzw. Art. 7 MMV zur unverzüglichen Berichtigung der Ad-hoc-Mitteilungen verpflichtet.

6. Diese Berichtigungspflicht oblag der Beklagten ab dem jeweiligen Veröffentlichungszeitpunkt der Ad-hoc-Mitteilungen und entstand täglich als jeweils eigenständige Pflicht aufs Neue.

7. Diese Berichtigung hat die Beklagte unterlassen.

8. Diese Unterlassung beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

9. Die Veranlassung der Ad-hoc-Mitteilung durch die Beklagte war sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB.

10. Die Beklagte hat in Bezug auf die Beeinflussung von Anlageentscheidungen Dritter durch diese Ad-hoc-Mitteilungen vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

XI. Schaden

1. Maßgeblich für die Schadensberechnung sind nur die von einem Kläger geltend gemachten Transaktionen.

2. [entfällt]

3. Der Kursdifferenzschaden für die vom 01.01.2014 bis 31.12.2018 erworbenen Aktien der Daimler AG (WKN 710000) errechnet sich aus den jeweiligen Kaufkursen abzüglich eines „fair value“ von EUR 35,00 je Aktie.

C. Feststellungsziele der Antragsgegnerin

I.

1. [entfällt]

2. Es wird festgestellt, dass der Lauf der kenntnisunabhängigen Verjährung gemäß § 37b Abs. 4 WpHG a.F. (i.d.F. des Anlegerschutzverbesserungsgesetzes vom 28. Oktober 2004, BGBl. I, S. 2630 ff.) in dem Zeitpunkt beginnt, in dem die unverzügliche Veröffentlichung der Insiderinformation erstmals geboten war, jedoch unterlassen wurde.

3. [entfällt]

4. [entfällt]

5. Es wird festgestellt, dass Art. 15 VO (EU) 596/2014 kein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist.

6. [entfällt]

II.

1. Es wird festgestellt, dass ein Emittent den objektiven Tatbestand des § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 Nr. 1 WpHG nur dann verwirklichen kann, wenn der zuständige Vorstand des Emittenten Kenntnis von den die Insiderinformation begründenden Umständen hat und dennoch davon absieht, die Insiderinformation unverzüglich zu veröffentlichen.

2. Es wird festgestellt, dass Informationen, die in der Regelberichterstattung eines Emittenten oder in überregionalen Zeitungen sowie in überregional verbreiteten Pressemitteilungen veröffentlicht werden, ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung als öffentlich bekannt im Sinne von § 13 Abs. 1 WpHG bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV gelten.

3. Es wird festgestellt, dass die Verhältnisse einer Gesellschaft in einem Finanzbericht nur dann unrichtig im Sinne von § 331 Nr. 1, Nr. 2 HGB bzw. im Sinne von § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG wiedergegeben werden, wenn die Darstellung nach dem übereinstimmenden Urteil der Fachleute schlechthin unvertretbar ist.

4. Es wird festgestellt, dass die Unterlassung einer unverzüglichen Veröffentlichung einer Insiderinformation nur dann sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB sein kann, wenn die Veröffentlichungsbedürftigkeit daraus resultiert, dass die maßgebliche Information offensichtlich von existenzieller Bedeutung für den Emittenten ist und zugleich eine sittlich gebotene Handlungspflicht besteht.

2.) Im Übrigen werden die auf die Herbeiführung eines Musterentscheids gerichteten Anträge der Antragsteller Ziff. II. und der Antragsgegnerin als unzulässig verworfen.

Gründe:

Inhaltsübersicht

- A. Zugrundeliegender Lebenssachverhalt (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 KapMuG)
 - I. Unstreitiger Sachverhalt
 - II. Streitiges Vorbringen der Antragsteller Ziff. I.
 - III. Streitiges Vorbringen der Antragsteller Ziff. II.
 - IV. Streitiges Vorbringen der Antragsgegnerin
- B. Ausgangsverfahren
 - I. Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. I.
 - II. Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II.
 - III. Bekanntmachung der Musterverfahrensanhträge
- C. Beantragte Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. I.
 - I. Beantragtes Feststellungsziel des Antragstellers Ziff. I. 1.
 - II. Beantragtes Feststellungsziel der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19.
- D. Beantragte Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. II.
 - I. Entscheidung zum Einbau von Abschaltvorrichtungen
 - II. Aussagen der Beklagten, Abgaswerte nicht manipuliert zu haben
 - III. Installation der Abschaltvorrichtungen
 - IV. Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab September 2015
 - V. Zusage der Beklagten an KBA, Umrüstungen vorzunehmen
 - VI. Rückrufbescheid KBA vom 23.05.2018 bzgl. Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6
 - VII. Rückrufaktion Juli/August 2018
 - VIII. Geschäftsberichte der Beklagten
 - IX. Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten
 - X. Ad-hoc-Mitteilungen
 - XI. Schaden
- E. Beantragte Feststellungsziele der Antragsgegnerin
 - I. Feststellungsziele der Antragsgegnerin
 - II. Erweiterung der Feststellungsziele der Antragsgegnerin
- F. Zulässigkeit der Musterverfahrensanhträge
 - I. Zulässigkeit der Musterverfahrensanhträge der Antragsteller Ziff. I.
 - 1. Bindung an die bekanntgemachten Musterverfahrensanhträge
 - 2. Zulässigkeit der weiteren Musterverfahrensanhträge
 - II. Zulässigkeit der Musterverfahrensanhträge der Antragsteller Ziff. II.
 - 1. Allgemeine Zulässigkeitsvoraussetzungen
 - 2. Die einzelnen Feststellungsziele
 - a) Zu I.: Entscheidung zum Einbau von Abschaltvorrichtungen

- b) Zu II.: Aussagen der Beklagten, Abgaswerte nicht manipuliert zu haben
 - c) Zu III.: Installation der Abschaltvorrichtungen
 - d) Zu IV.: Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab September 2015
 - e) Zu V.: Zusage der Beklagten an KBA, Umrüstungen vorzunehmen
 - f) Zu VI.: Rückrufbescheid KBA vom 23.05.2018 bzgl. Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6
 - g) Zu VII.: Rückrufaktion Juli/August 2018
 - h) Zu VIII.: Geschäftsberichte der Beklagten
 - i) Zu IX.: Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten
 - j) Zu X.: Ad-hoc-Mitteilungen
 - k) Zu XI.: Schaden
- III. Zulässigkeit des Musterverfahrensanspruchs der Antragsgegnerin
- 1. Zulässigkeitsvoraussetzungen
 - 2. Die einzelnen Feststellungsziele
 - a) Zu I.
 - b) Zu II.
- G. Zuständigkeit für die Vorlageentscheidung
- H. Voraussetzungen des Vorlagebeschlusses
- I. Das Quorum des § 6 Abs. 1 S. 1 KapMuG
 - II. Antragsteller Ziff. I.
 - III. Antragsteller Ziff. II.
 - IV. Antragsgegnerin
- I. Öffentliche Bekanntmachung des Vorlagebeschlusses

A. Zugrundeliegender Lebenssachverhalt.(§ 6 Abs. 3 Nr. 2 KapMuG)

Den Musterverfahrensanträgen liegen Schadensersatzklagen der Antragsteller gegen die Antragsgegnerin wegen angeblich unterlassener bzw. unrichtiger öffentlicher Kapitalmarktinformation zu Grunde.

Die Antragsteller werfen der Antragsgegnerin vor, jedenfalls seit 2012 bei zahlreichen von ihr hergestellten Dieselfahrzeugmodellen im Zusammenhang mit der Stickoxidemission unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut zu haben. Die Antragsteller, die Aktien der Antragsgegnerin erworben und diese inzwischen zum Teil auch schon wieder veräußert haben, vertreten die Ansicht, die Antragsgegnerin habe ihre Entscheidung, unzulässige Abschaltvorrichtungen einzubauen, sowie deren Umsetzung bereits vor dem Zeitpunkt des Erwerbs der Aktien – u.a. als Insiderinformation und in den Geschäftsberichten – veröffentlichen müssen. Aufgrund der Verletzung ihrer Informationspflichten sei die Antragsgegnerin folglich verpflichtet, den Antragstellern ihren Schaden (Kursdifferenzschaden oder Transaktionsschaden – realisiert bzw. in Buchpositionen) zu ersetzen.

Im Einzelnen:

I. Unstreitiger Sachverhalt

Die Antragsgegnerin – eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht – stellt seit geraumer Zeit Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren her, so auch im Zeitraum von 2012 bis heute.

Im Zuge ihrer Regelpublizität veröffentlichte die Antragsgegnerin u. a. folgende Geschäfts- bzw. Zwischenberichte:

Geschäfts- / Zwischenbericht	veröffentlicht am
Geschäftsbericht 2011	22.02.2012
Geschäftsbericht 2012	25.02.2013
Geschäftsbericht 2013	21.02.2014
Geschäftsbericht 2014	17.02.2015
Zwischenbericht Q1 2015	28.04.2015
Zwischenbericht Q2 2015	23.07.2015

Am 03.09.2015 gestand die Volkswagen AG gegenüber der US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) die Manipulation der Abgaswerte ihrer auf dem amerikanischen Markt befindlichen Dieselfahrzeuge mit dem Motor EA 189 bei Emissionsprüfungen.

Am Freitag, den 18.09.2015 veröffentlichte, daraufhin die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“, durch welche die Manipulation des VW-Konzerns beim Dieselmotor EA 189 öffentlich bekannt wurde.

Nachdem neben der Generalstaatsanwaltschaft des US-Bundestaates New York auch das US-Justizministerium in Washington D.C. Ermittlungen in der VW-Abgasaffäre angekündigt hatte, kam es ab dem 21.09.2015 zu einem Kurssturz der VW-Aktien. Als die Volkswagen AG am 22.09.2015 eine Gewinnwarnung herausgab, verlor deren Aktie innerhalb weniger Stunden fast 40 Prozent ihres Wertes und fiel auf unter 100 Euro pro Stück. Am 23.09.2015 trat der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG Martin Winterkorn zurück.

Im Zusammenhang mit der VW-Dieselauffäre wies die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) anlässlich der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 2015 in Frankfurt a.M. darauf hin (Pressemitteilung vom 17./18.09.2015), dass nicht nur die Volkswagen-Diesel-PKW die gesetzlichen Grenzwerte im Realbetrieb um ein Vielfaches überstiegen, sondern auch solche von Daimler und BMW. Kurzfristig dürften nur noch Diesel-Pkw ausgeliefert werden, die mit einer auf der Straße funktionstüchtigen Abgasreinigung analog zu den US-Modellen ausgestattet seien. Alle ausgelieferten Euro-6-Diesel-Pkw müssten wegen nicht funktionstüchtiger Abgasreinigung zurückgerufen und nachgerüstet werden.

Es kam zu erheblichen Kursverlusten auch der Daimler-Aktie in der Folgewoche bis zum 25.09.2015

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
17.09.2015	75,780	75,500	75,880	74,960
18.09.2015	75,010	72,280	75,010	71,740
21.09.2015	70,000	71,250	71,950	68,650
22.09.2015	71,350	66,250	71,390	65,520
23.09.2015	65,530	66,420	69,960	63,140
24.09.2015	66,680	63,480	68,310	62,600
25.09.2015	65,330	65,720	66,770	65,150

Mit Pressemitteilung vom 25.09.2015 wies die Antragsgegnerin die Vorwürfe seitens der DUH und die sich insofern verbreitenden Mutmaßungen „aufs Schärfste zurück“. Ein Defeat Device, also eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränke, sei nie

zum Einsatz gekommen und werde auch aktuell nicht eingesetzt. Die Antragsgegnerin halte sich an alle Gesetze und rechtlichen Vorgaben.

Der damalige Vorstandsvorsitzende der Antragsgegnerin, Dr. Dieter Zetsche, wies den Verdacht des Einsatzes verbotener Abschaltvorrichtungen bei der Antragsgegnerin außerdem in einem in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (F.A.S.) vom 26.09.2015 veröffentlichten Interview zurück: „Wir halten uns grundsätzlich an die gesetzlichen Vorgaben und haben keinerlei Manipulationen an unseren Fahrzeugen vorgenommen.“ Und weiter: „Ein Defeat Device, sprich eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kommt bei Mercedes-Benz nicht zum Einsatz.“ Ferner äußerte er, als Konzernchef könne er zwar nicht alle Details kennen, er sei aber in alle Entwicklungsprojekte eingebunden.

Am 22.10.2015 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q3 2015.

Am 04.11.2015 erklärte der damalige Vorstandsvorsitzende der Antragsgegnerin, Dr. Dieter Zetsche, am Rande des Tags der Automobilwirtschaft in Nürtingen: „Wir haben nie sogenannte defeat devices eingesetzt und werden es auch nicht tun.“

In einem Bericht der Stuttgarter Nachrichten vom 04.11.2015 wurde ein Sprecher der Antragsgegnerin mit der Aussage zitiert: „Wir können Unregelmäßigkeiten bei den CO₂-Werten unserer Fahrzeuge ausschließen.“

Seit Ende September 2015 führte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) infolge des VW-Geschehens eine Felduntersuchung an zahlreichen Dieselfahrzeugen verschiedener Hersteller durch. Seine Untersuchung machte das KBA durch Pressemitteilung vom 11.11.2015 unter Benennung der untersuchten Fahrzeuge publik. Noch am 11.11.2015 berichtete z.B. die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) über die Pressemitteilung des KBA.

Ende Januar 2016 erklärte der damalige Vorstandsvorsitzende der Antragsgegnerin, Dr. Dieter Zetsche, öffentlich (vgl. Handelsblatt, Wochenende 15./16./17. Juni 2016, Nr. 113, S. 54 rechte Spalte Mitte): „Bei uns wird nicht betrogen, bei uns wurden keine Abgaswerte manipuliert.“

Im Februar 2016 übersandte das KBA der Antragsgegnerin einen Entwurf für die Veröffentlichung der Ergebnisse seiner Untersuchungen.

Der Leiter der Zertifizierung und Regulierung der Antragsgegnerin, Jörg Breuer, erklärte daraufhin gegenüber dem KBA, die Messergebnisse der C-Klasse, der S-Klasse, der V-Klasse, des Sprinter und des Kleinwagens Smart for two würden auf „Bauteilschutz“ beruhen und seien mit der EG-Verordnung 715/2007 konform.

Die Antragsgegnerin sicherte, ohne dass dies öffentlich bekanntgemacht wurde, dem KBA zu, Maßnahmen zu ergreifen, die die Zweifel des KBA an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen ausräumen sollten.

Am 18.02.2016 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2015. Dort heißt es auf Seite 50:

„Während eines zweitägigen Strategie-Workshops im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen im Herbst 2015 informierte sich der Aufsichtsrat aus aktuellem Anlass zunächst über die Auswirkungen der Abgasaffäre bei einem Wettbewerber der deutschen Automobilindustrie. Dazu ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich den aktuellen Stand in sämtlichen automobilen Geschäftsfeldern des Konzerns darstellen und vergewisserte sich, dass bei Daimler sogenannte „Defeat Devices“, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränken, nicht zum Einsatz kommen und auch in der Vergangenheit nicht zum Einsatz gekommen sind.“

Und auf Seite 112:

„Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität und vor allem auch mit neuen Hybridmodellen wollen wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig weiter reduzieren. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert und schneller als die Wettbewerber neue Abgasstandards vorzeitig erfüllt. So haben wir bei Mercedes-Benz bereits im Jahr 2009 als einer der ersten Hersteller mit der Einführung der EURO-6-Technologie begonnen, die erst seit September 2015 verpflichtend ist. Mit der BLUETEC-Technologie und dem Einsatz von SCR als nachhaltiger Abgasnachbehandlungstechnologie in Bezug auf Emissionen bei Dieselfahrzeugen sind wir weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen heute schon die strengsten Abgasnormen. Zudem entwickeln wir die Abgasnachbehandlung kontinuierlich weiter. Die nächste Generation moderner Dieselmotoren steht kurz vor ihrer Markteinführung und wird auch als Vorreiter die nächste Stufe der Gesetzgebung in Europa vorzeitig erfüllen.“

Auf Seite 114 steht:

„Gesetzeskonforme Ermittlung von Emissionswerten

Im Zuge der Berichterstattung über Manipulationen eines Wettbewerbers bei der Erfüllung von Emissionsvorschriften wurden auch die Emissions- und Verbrauchsangaben anderer Hersteller in Zweifel gezogen. Daimler weist den Vorwurf der Manipulation zurück. Insbesondere ein sogenanntes „Defeat Device“, also eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kam nie und kommt bei Daimler nicht zum Einsatz. Das gilt für alle Diesel- und Otto-Motoren. Wir halten uns bei unseren Motoren an alle Gesetze und rechtlichen Vorgaben. Auch bei der Ermittlung der CO₂-Werte unserer Fahrzeuge schließen wir Unregelmäßigkeiten aus. Wir machen im Weiteren darauf aufmerksam, dass verschiedene Umweltbehörden in Europa und in den USA Anfragen zu Testergebnissen an uns gestellt haben. Einige

Anfragen konnten bereits ohne Feststellungen beendet werden, andere Diskussionen halten noch an."

Am 22.04.2016 (00:32 Uhr DGAP) gab die Antragsgegnerin per Ad-hoc-Mitteilung sowie Pressemitteilung bekannt, dass das U.S. Department of Justice (DOJ) sie aufgefordert habe, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung bei der Antragsgegnerin in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen.

Außerdem veröffentlichte die Antragsgegnerin am 22.04.2016 ihren Zwischenbericht Q1 2016.

Der Börsenkurs der Aktie der Antragsgegnerin gab an diesem Tag schon zur Börsenhandelseröffnung um rund 6 % (3,76 €) gegenüber dem Schlusskurs vom Vortag nach.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
21.04.2016	66,270	66,660	66,950	65,800
22.04.2016	62,900	63,2510	64,000	61,600

Die Antragsgegnerin führt seit April 2016 entsprechend der Anforderung des DOJ eine entsprechende interne Untersuchung durch.

Ebenfalls am 22.04.2016 erschien der „Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der nach umfangreichen Felduntersuchungen des KBA zu dem Ergebnis gelangt, dass bei der Mercedes V-Klasse (V 250 Blue-tec 2,1 l Euro 6) Zweifel hinsichtlich der Zulässigkeit einer vorhandenen Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen durch ein Softwareupdate mit einer Erweiterung des Temperaturbereichs der SCR-Abgasreinigung beseitigt werden könnten. In den untersuchten Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin und anderer Hersteller konnte keine unzulässige Abschaltvorrichtung wie bei bestimmten Fahrzeugen des VW-Konzerns nachgewiesen werden.

Mit Pressemitteilung vom 22.04.2016 informierte die Antragsgegnerin darüber, dass die Messergebnisse des Berichtes der Untersuchungskommission „Volkswagen“ weitgehend nachvollziehbar seien. Es sei bestätigt worden, dass es keine Hinweise auf den Einsatz unzulässiger Software in den Fahrzeugen der Antragsgegnerin gebe. Abweichungen von den Grenzwerten seien technisch plausibel erklärbar.

Am 21.07.2016 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q2 2016.

Am 11.10.2016 wurde in den USA die erste Klage von Wertpapiererwerbern gegen die Mercedes-Benz USA LLC und die Antragsgegnerin sowie deren damaligen Vorstandsmitglieder Dr. Dieter

Zetsche, Bodo Uebber und Dr. Thomas Węber persönlich im Zusammenhang mit dem sog. Abgasskandal erhoben.

Am 21.10.2016 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q3 2016.

Am 14.02.2017 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Geschäftsbericht für das Jahr 2016. Darin steht im zusammengefassten Lagebericht auf Seite 130 f. Folgendes:

„Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert und neue Abgasstandards vorzeitig erfüllt. So haben wir bei Mercedes-Benz bereits im Jahr 2009 als einer der ersten Hersteller mit der Einführung der EURO-6-Technologie begonnen, die erst seit September 2015 verpflichtend ist. Seit dem Jahr 2016 bietet Mercedes-Benz als erster Hersteller Dieselfahrzeuge an, die bereits die ab September 2017 für die EU geplanten strengeren Emissionsgrenzwerte für den realen Fahrbetrieb erfüllen. Ermöglicht hat dies ein völlig neu entwickelter Vierzylinder Dieselmotor. Er ist das erste Mitglied einer modular aufgebauten Familie von besonders effizienten und sauberen Otto- und Dieselmotoren, die im gesamten Portfolio von Mercedes-Benz Cars und auch bei den Vans zum Einsatz kommen wird.“

Auf S. 172 f. heißt es:

„Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden, unter anderem in Europa und den USA, haben Anfragen gestellt und untersuchen Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeugen und Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezügliche rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt- und Strafrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere Landesbehörden sowie die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«). Daimler hat auch der Staatsanwaltschaft Stuttgart seine Kooperation angeboten und dieser Informationen zur Verfügung gestellt sowie die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert vollumfänglich mit den Behörden. Ungeachtet dieser Kooperation von Daimler mit den Behörden ist es möglich, dass zivilrechtliche und strafrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter

ergriffen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sog. Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Verfahren eintreten. Ferner könnten Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Dieselmotoren notwendig sind, auftreten. Vor dem Hintergrund der jüngsten Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) amerikanischer Umweltbehörden, die einem anderen Fahrzeughersteller im Januar 2017 erteilt wurden und in der Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Diesel-Fahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECs«) und als möglicherweise unzulässig identifiziert wurden, und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ähnliche Funktionalitäten enthalten sein könnten. Die Ermittlungen und Untersuchungen sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen und unsere interne Untersuchung sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Feldmaßnahmen, Rückrufaktionen, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Rechtsstreitigkeiten zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche

zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.“

Seit Frühjahr 2017 führt die Staatsanwaltschaft Stuttgart ein Ermittlungsverfahren gegen einzelne Mitarbeiter der Antragsgegnerin, in dem sie einem Anfangsverdacht wegen Betrugs und strafbarer Werbung im Zusammenhang mit der Veräußerung von Dieselfahrzeugen nachgeht. Am 23.03.2017 erschien im Handelsblatt, S.17, ein Artikel, in dem darüber berichtet wurde, dass seit dem 21.03.2017 ein Ermittlungsverfahren durch die Staatsanwaltschaft Stuttgart eingeleitet worden sei.

Am 26.04.2017 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q1 2017.

Am 23.05.2017 informierte die Antragsgegnerin per Pressemitteilung darüber, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart im Rahmen ihrer Ermittlungen wegen des Verdachts des Betruges und der strafbaren Werbung im Zusammenhang mit „möglichen“ Manipulationen der Abgasnachbehandlung ihrer Diesel-PKW mehrere Standorte der Antragsgegnerin durchsucht habe.

Der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin gab daraufhin nach.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
22.05.2017	68,020	67,740	68,250	67,230
23.05.2017	67,740	67,190	68,690	66,730
24.05.2017	66,400	66,100	66,670	65,120

Am 13.07.2017 berichtete die Online-Redaktion der Wirtschaftswoche, dass die Antragsgegnerin im letzten Quartalsbericht gewarnt habe, im Falle eines „nachteiligen Ausgangs dieser Ermittlungen könnten erhebliche Geldstrafen, sonstige Sanktionen oder Rückrufaktionen drohen“.

Am Freitag, den 21.07.2017 erschien auf *spiegel-online.de* ein Artikel unter dem Titel „Absprachen zu Technik, Kosten, Zulieferern – Das geheime Kartell der deutschen Autobauer“. Darin wird der Verdacht geäußert, dass sich die Automobilhersteller VW, Audi, Porsche, BMW und Daimler bereits seit den 1990er-Jahren in geheimen Arbeitskreisen über Technik, Kosten, Zulieferer und Abgasreinigung ihrer Dieselfahrzeuge abgesprochen hätten. Auf zahllosen Treffen hätten sie darüber beraten, wie groß die Tanks für AdBlue sein sollten. Große Tanks wären teurer gewesen, also hätten sich die Hersteller auf kleinere Tanks verständigt. Die darin enthaltene AdBlue-Menge reiche aber irgendwann nicht mehr aus, um die Abgase ausreichend zu reinigen – es habe nur noch tricksen geholfen. Sowohl VW als auch Daimler hätten mittlerweile eine Selbstanzeige bei den Kartellbehörden eingereicht.

Der Aktienkurs der Antragsgegnerin fiel daraufhin am nächsten Handelstag, dem 24.07.2017.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
21.07.2017	63,800	62,580	63,860	61,880
24.07.2017	60,570	60,920	61,400	59,960

In einem am 22.07.2017 im FOCUS erschienenen Interview erklärte der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt u.a.: „Bislang gibt es noch keine Erkenntnisse, ob Vorwürfe gegenüber Mercedes gerechtfertigt sind.“

In dem am 26.07.2017 veröffentlichten „Zwischenbericht Q2 2017“ der Antragsgegnerin heißt es im „Konzernzwischenlagebericht“ unter der Überschrift „Chancen und Risiken“ auf Seite 17:

„Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden, unter anderem in Europa, den USA und Asien, haben Anfragen gestellt und untersuchen Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeugen und Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezügliche rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Strafrecht und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Behörden verschiedener asiatischer Staaten, die Europäische Kommission und Landeskartellbehörden sowie das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat zwischenzeitlich Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler unter anderem wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung eingeleitet und die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden. Ungeachtet dieser Kooperation von Daimler mit den Behörden ist es möglich, dass weitere zivilrechtliche und strafrechtliche Untersuchungs- sowie

Zwangs- und Vollstreckungsverfahren, und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Verfahren eintreten. Ferner könnten Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Dieselmodelle notwendig sind, auftreten. Vor dem Hintergrund der Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) amerikanischer Umweltbehörden, die einem anderen Fahrzeughersteller im Januar 2017 erteilt wurden und der diesbezüglichen Klage der Vereinigten Staaten gegen diesen Fahrzeughersteller aus dem Mai 2017, in der Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Diesel-Fahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices («AECDS») und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert wurden, und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die verschiedenen Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ähnliche Funktionalitäten enthalten sein könnten. Die Ermittlungen und Untersuchungen sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen und unsere interne Untersuchung sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Feldmaßnahmen, Rückrufaktionen, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Rechtsstreitigkeiten zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.“

Auf Seite 44 steht unter „Rechtliche Verfahren“:

„Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei U.S.-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOx) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. [...]

Daneben haben einige Bundes- und Landesbehörden, unter anderem aus Europa, den USA und Asien, Anfragen gestellt und Untersuchungen eingeleitet zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsystemen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezüglichen rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden zählen unter anderem das U.S.-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die U.S.-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), Behörden verschiedener asiatischer Staaten, die Europäische Kommission, Landeskartellbehörden, das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Dieselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags und die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat zwischenzeitlich Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler unter anderem wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung eingeleitet und die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit dem DOJ und den übrigen Behörden. Da diese Ermittlungen, Untersuchungen und die Beantwortung dieser Anfragen sowie Daimlers interne Untersuchung noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben gemacht.“

Am 20.10.2017 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q3 2017. Dort wurden die bisherigen Risikohinweise in Bezug auf die Dieselausgasemissionsthematik wiederholt und ergänzt. Außerdem heißt es auf Seite 45:

„Die Daimler AG kann nunmehr offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Es ist gegenwärtig offen, ob die Europäische Kommission eine formelle Verfahrenseinleitung vornehmen will und wird. Die Kommission kann verschiedene Ermittlungsmaßnahmen ergreifen, darunter auch Nachprüfungen

(untechnisch oft auch als »Durchsuchungen« bezeichnet) bei den betroffenen Unternehmen, um den Sachverhalt weiter aufzuklären."

Am 02.02.2018 berichtete das Handelsblatt auf Seite 6 f. über die Antragsgegnerin und dabei u. a. darüber, dass etwaige weitere Risiken im Zusammenhang mit der „Dieselkrise“ in den Aktienkurs eingepreist seien: „Dieselkrise und Kartellverdacht. Man sieht schon am Aktienkurs und der Bewertung, dass der Markt Risikoprämien eingepreist hat, und fürchtet, dass da noch mal Belastungen kommen könnten', sagt Sven Diermeier dem Handelsblatt."

Ganz ähnliche Ausführungen wie im „Zwischenbericht Q2 2017“ der Antragsgegnerin finden sich in aktualisierter und angepasster Form in dem am 13.02.2018 veröffentlichten Geschäftsbericht 2017 der Antragsgegnerin.

Am 15.02.2018 meldete die Presse, dass das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) möglichen Abgasunregelmäßigkeiten in Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin nachgehe (vgl. Pressemeldung vom 15.02.2018 auf Automobilwoche.de). Das Bundesverkehrsministerium habe demnach am 14.02.2018 mitgeteilt, dass das KBA prüfe, für das Kleintransporter-Modell Vito „wegen des Verdachts einer unzulässigen Abschalteneinrichtung“ der Abgasreinigung eine amtliche Anhörung einzuleiten. Die Antragsgegnerin stehe unter dem Verdacht, beim Vito im Straßenbetrieb zu wenig Harnstofflösung AdBlue einzuspritzen. Die Antragsgegnerin habe auf Anfrage mitgeteilt, sie befinde sich mit dem KBA „in technischen Gesprächen“ zu rund 1.000 Fahrzeugen des Typs Vito der Schadstoffnorm Euro 6 aus alter Produktion.

Am 16.02.2018 lag der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin bei 72,50 Euro.

Am 25.02.2018 berichtete die Welt am Sonntag auf S. 38, dass die Liste der Risiken im Geschäftsbericht 2017 der Antragsgegnerin lang sei und zwar insbesondere im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen.

In dem am 27.04.2018 veröffentlichten „Zwischenbericht Q1 2018“ der Antragsgegnerin vom 27.04.2018 erklärte die Antragsgegnerin im „Risiko- und Chancenbericht“ auf S. 16 f. u. a.:

„Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verwaltungsverfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder untersuchen Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die

Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, bei der Daimler einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Deselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation von Daimler ist es möglich, dass weitere zivilrechtliche und strafrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Verfahren eintreten. Ferner könnten Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Dieselmotoren notwendig sind, auftreten.

Im Jahr 2017 haben amerikanische Umweltbehörden einem anderen Fahrzeughersteller Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) erteilt, und die Vereinigten Staaten haben diesbezüglich Klage gegen diesen Fahrzeughersteller erhoben. In diesen Mitteilungen und dieser Klage wurden Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECs«) und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert. Zudem hat das KBA im ersten Quartal 2018 in einem an Daimler gerichteten Anhörungsschreiben den Verdacht geäußert, dass einige näher spezifizierte Funktionalitäten in einem Fahrzeugtyp unzulässig sein könnten. Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verwaltungsverfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die verschiedenen Behörden zu dem Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ähnliche und/oder unzulässige Funktionalitäten enthalten sind. Darüber hinaus haben die

Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen und Regelkonformität im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln verstärkt. Die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen und unsere interne Untersuchung sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Feldmaßnahmen, Rückrufaktionen, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann eine negative Festlegung oder Feststellung zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu führen, dass auch andere Behörden diese Festlegung oder Feststellung übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechende Festlegung oder Feststellung nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fällt. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Rechtsstreitigkeiten zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.“

Auf S. 49 heißt es:

„Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des

Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. [...]

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potentiellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 über das laufende Verfahren schriftlich zu unterrichten. [...]

Daneben haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und/oder Untersuchungen oder Verwaltungsverfahren eingeleitet zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsystemen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Deselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags und die Staatsanwaltschaft Stuttgart.“

Am 23.05.2018 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen Rückruf für das Fahrzeugmodell Mercedes-Benz Vito 1.6 l Diesel Euro 6 an und gab der Antragsgegnerin auf, „die unzulässigen Abschaltvorrichtungen aus den betroffenen Fahrzeugen nach der Freigabe des Maßnahmenpakets durch das KBA zu entfernen“, wobei sich die danach „unzulässigen Strategien“ auf den Einsatz des SCR-Abgasreinigungssystems bezogen (Meldung des KBA vom 23.05.2018). Betroffen davon waren 1.372 Fahrzeuge in Deutschland und 4.923 Fahrzeuge weltweit.

Am Folgetag, dem 24.05.2018 wurde diese Anordnung des KBA durch entsprechende Medienberichte einer breiten Öffentlichkeit bekannt (vgl. z.B. die Artikel auf spiegel-online.de und in der Zeitung „Die Welt“). Außerdem veröffentlichte die Antragsgegnerin am 24.05.2018 selbst eine entsprechende Pressemitteilung.

Der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin gab daraufhin nach.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
23.05.2018	68,140	67,080	68,400	66,650
24.05.2018	66,430	65,220	66,490	64,560
25.05.2018	65,400	65,070	65,580	64,440

Die Antragsgegnerin hat gegen die Rückrufanordnung des KBA Widerspruch eingelegt. Eine Widerspruchsentscheidung ist noch nicht ergangen.

Am 27.05.2018 berichtete auch die Zeitung „Bild am Sonntag“ über die Rückrufanordnung des KBA. Insgesamt gab es eine Vielzahl von Presseberichten zu dem Thema.

Am Montag, den 11.06.2018 kündigte das Bundesverkehrsministerium an, dass für deutschlandweit 238.000 Daimler-Fahrzeuge unverzüglich ein amtlicher Rückruf wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen angeordnet werde. Insgesamt seien in Europa 774.000 Fahrzeuge betroffen. Dabei handele es sich neben dem Vito insbesondere auch um die Volumen-Modelle GLC 220 d und C 220 d.

Der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin gab daraufhin etwas nach.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
08.06.2018	61,900	61,960	62,040	61,260
11.06.2018	60,900	61,420	61,420	60,460

Am 19.06.2018 belief sich der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin dann auf 60,56 Euro.

Am Mittwoch, den 20.06.2018 gab die Antragsgegnerin per Ad-hoc-Mitteilung bekannt, dass sie „wegen aktueller Entwicklungen eine Neueinschätzung des Ergebnispotentials für das Geschäftsjahr 2018 vornehme. Als Begründung hierfür führte sie unter anderem die Belastung des Ergebnisses von Mercedes-Benz Vans „im Zusammenhang mit dem Rückruf von Diesel-Fahrzeugen“ an. Die Erwartungen für das EBIT im Geschäftsjahr 2018 lägen bei Mercedes-Benz Vans „deutlich unter Vorjahresniveau“ und im Daimler-Konzern insgesamt „leicht unter Vorjahresniveau“.

Dies führte zu einem Rückgang des Aktienkurses der Antragsgegnerin.

Historische Kursdaten in Euro für die Aktie der Antragsgegnerin (XETRA) laut *finanzen.net*:

Datum	Eröffnung	Schluss	Tageshoch	Tagestief
20.06.2018	61,120	60,450	61,390	60,370
21.06.2018	58,800	57,840	59,000	57,550

Am 26.07.2018 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q2 2018. Darin heißt es auf Seite 19 u.a.:

„Das KBA hat im zweiten Quartal 2018 eine Anordnung erlassen, in der es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in einem Mercedes-Benz Dieselfahrzeug unzulässig seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnung hat Daimler Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Daimler, das BMVI und das KBA haben sich darauf verständigt, dass die Anordnung auf bestimmte weitere Dieselfahrzeuge erweitert wird. Ungeachtet dieser Verständigung wird Daimler auch gegen die Erweiterung der Anordnung zwecks Klärung der offenen Rechtsfragen Widerspruch einlegen. Daimler hat ferner für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet werden. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden.“

Am 03.08.2018 erließ das KBA entsprechend der Ankündigung des Bundesverkehrsministeriums vom 11.06.2018 einen Rückrufbescheid bzgl. verschiedener Fahrzeugmodelle der Antragsgegnerin.

Die Antragsgegnerin hat dagegen Widerspruch eingelegt. Eine Widerspruchsentscheidung ist noch nicht ergangen.

Am 17.08.2018 betrug der Aktienkurs der Antragsgegnerin 54,92 Euro.

Am 18.08.2018 meldete Spiegel online, dass das KBA den vom Bundesverkehrsministerium am 11.06.2018 angekündigten Rückruf weiterer Fahrzeuge der Antragsgegnerin Ende Juli angeordnet habe. Betroffen seien in Deutschland insgesamt 280.000 Fahrzeuge aus 24 Modellen der Antragsgegnerin. Es handele sich um PKWs der C-Klasse, darunter das kleinste Modell mit Renault-Motor und das Modell C300 Hybrid, der E-Klasse, darunter Modelle aus der aktuellen

Baureihe, der S-Klasse, darunter auch Fahrzeugmodelle mit Hybrid-Motor, der G-Klasse, der Geländewagenmodelle ML, GLE und GLC, des Modells Sportcoupé CLS und des Modells Roadster SLK, des Weiteren um Transporter des Modells Vito, der V-Klasse und des Sprinter. In Europa seien insgesamt 700.000 Fahrzeuge betroffen.

Am 20.08.2018 betrug der Aktienkurs der Antragsgegnerin 55,29 Euro. Am 23.08.2018 notierte die Aktie der Antragsgegnerin bei 54,50 Euro.

Im Februar 2019 leitete die Staatsanwaltschaft Stuttgart ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Antragsgegnerin ein. Darüber berichtete die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) in ihrer Ausgabe vom 21.02.2019 auf S. 20.

Im Frühjahr 2019 leitete die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen zwischen Automobilherstellern über Emissionsminderungssysteme ein; das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Die Antragsgegnerin hat insoweit einen Kronzeugenantrag gestellt.

Am 14.09.2018 veröffentlichte die Antragsgegnerin folgende Liste mit den von einem Rückruf betroffenen Fahrzeugen („Diesel Recall Mercedes-Benz - List of affected vehicles“, Stand 14.09.2018):

Diesel Recall Mercedes-Benz - List of affected vehicles

Published by Daimler AG

This list or parts of the list may only be duplicated or published with a clear reference to the source: GERMAN: https://www.daimler.com/innovation/diesel/rueckruf-faq.html ENGLISCH: https://www.daimler.com/innovation/diesel/recall-faq.html						
Handelsbezeichnung / commercial name	Hubraum / capacity	Leistung / power	Motorkenn- buchstabe / engine code	EU Emissionsstufe / EU emission standard*	Zertifizierung / certification N oder M	Produktionszeitraum / production period
	[ccm]	[kW]				
C 180 BlueTEC, C 180d, C 200 BlueTEC, C 200d	1598	85 100	OM 626	Euro 6b (W)	M	08/14 - inkl. 05/18
G 350 d	2987	180	OM 642	Euro 6b (W)	M	09/15 - inkl. 12/15
S 300 BlueTEC Hybrid, S 300 h	2143	150	OM 651	Euro 6b (T od. W)	M	12/13 - inkl. 03/15
E 350 BlueTEC, E 350 d (Coupé/Cabrio)	2987	185	OM 642	Euro 6b (T od. W)	M	02/13 - inkl. 12/16
ML 250 BlueTEC 4MATIC	2143	150	OM 651	Euro 6b (T od. W)	M	08/11 - inkl. 05/15
Vito, Vito Tourer	2143	140 100 120	OM 651	Euro 6b (W)	M	03/14 - inkl. 05/18
Vito, Vito Tourer	2143	140 100 120	OM 651	Euro 6b (Y)	N	09/14 - inkl. 09/16
ML 350 BlueTEC 4MATIC, GL 350 BlueTEC 4MATIC	2987	190	OM642	Euro 6b (Q, T od. W)	M	06/12 - inkl. 05/15
GLE 350d 4MATIC, GLS 350d 4MATIC	2987	190	OM642	Euro 6b (W)	M	07/15 - inkl. 11/17
GLE 250 d	2143	150	OM651	Euro 6b (W)	M	07/15 - inkl. 05/18
GLE250 d 4MATIC	2143	150	OM651	Euro 6b (W)	M	07/15 - inkl. 05/17
SLK 250 d, SLC 250 d	2143	150	OM 651	Euro 6b (W)	M	06/15 - inkl. 05/17
GLK 220 BlueTEC 4MATIC, GLK 250 BlueTEC 4MATIC	2143	125 120 150	OM 651	Euro 6b (T)	M	06/12 - inkl. 05/15
C 300 BlueTEC Hybrid, C 300 h	2143	150	OM 651	Euro 6b (T od. W)	M	06/14 - inkl. 09/16
E 300 BlueTEC, E 350 BlueTEC, E 350 BlueTEC 4MATIC	2987	170 185 190	OM 642	Euro 6b (T od. W)	M	03/13 - inkl. 05/16
E 350 d E 350 d 4MATIC	2987	190	OM 642	Euro 6b (W)	M	03/16 - inkl. 05/17
CLS 350 BlueTEC, CLS 350 d, CLS 350 BlueTEC 4MATIC CLS 350 d 4MATIC	2987	185 190	OM 642	Euro 6b (T od. W)	M	03/13 - inkl. 01/17
S 350 BlueTEC, S 350 d, S 350 BlueTEC 4MATIC S 350 d 4MATIC	2987	190	OM 642	Euro 6b (T od. W)	M	07/13 - inkl. 01/17
GLC 220 d 4MATIC, GLC 250 d 4MATIC	2143	125 120 150	OM 651	Euro 6b (W)	M	06/15 - inkl. 11/16
V- Klasse	2143	140 100 120	OM 651	Euro 6b (W)	M	03/14 - inkl. 05/18
Sprinter	2143	95 105 120	OM 651	Euro 6b (W)	M	07/15 - inkl. 08/18
Vito	1598	65 84	OM 622	Euro 6b (W)	M	06/15 - inkl. 07/18
Vito	1598	65 85	OM 622	Euro 6b (Y)	N	06/16 - inkl. 09/19

Published by Daimler AG.

Status: 2018/09/14

* You will find your emission standard (including the letter W, Y, T etc.) in the registration document ("Fahrzeugbrief") number 14.

Am 25.10.2018 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Zwischenbericht Q3 2018.

Am 14.02.2019 berichtete Legal Tribune Online unter Berufung auf Spiegel Online u.a., dass Bundesverkehrsminister Scheuer bei einem Treffen am 28.05.2018 gegenüber dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Antragsgegnerin, Dr. Dieter Zetsche, mit einem Bußgeld wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen in Höhe von insgesamt 3,75 Mrd. Euro gedroht habe.

Am 15.02.2019 veröffentlichte die Antragsgegnerin ihren Geschäftsbericht 2018. Darin werden auf Seite 155 f. umfangreiche Hinweise auf „Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen“ gegeben.

Am 20.02.2019 berichtete Spiegel Online, dass der Antragsgegnerin wegen der eine Ordnungswidrigkeit darstellenden Verletzung von Aufsichtspflichten durch Mitarbeiter ein hohes Bußgeld drohen könne, nachdem die Staatsanwaltschaft Stuttgart ein entsprechendes Ermittlungsverfahren eingeleitet habe.

Am 22.06.2019 berichtete die Zeitung Bild am Sonntag, dass das KBA wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form einer sogenannten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung einen weiteren Rückruf hinsichtlich rund 60.000 Fahrzeugen des Typs GLK 220 (Euro 5) angeordnet habe.

Am 23.06.2019 gab die Antragsgegnerin eine Ad-hoc-Meldung heraus, dass sie eine Neueinschätzung der Ergebniserwartungen vorgenommen habe, wofür der Anstieg der zu erwartenden Aufwendungen für verschiedene laufende behördliche Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge maßgeblich sei. Es seien insoweit die Rückstellungen um einen hohen dreistelligen Millionenbetrag erhöht worden.

Am 13.08.2019 lag der Kurs der Aktie der Antragsgegnerin unter 42,00 Euro.

Mit Bescheid vom 24.09.2019 verhängte die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Antragsgegnerin eine Geldbuße in Höhe von 870 Mio. Euro wegen einer fahrlässigen Aufsichtspflichtverletzung in einer mit der Fahrzeugzertifizierung befassten Abteilung ab 2008. Die Antragsgegnerin verzichtete auf Rechtsmittel, wodurch das Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Antragsgegnerin rechtskräftig abgeschlossen ist (vgl. Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 24.09.2019). Die Antragsgegnerin veröffentlichte am 24.09.2019 eine entsprechende Ad-Hoc-Mitteilung. Auch die Presse berichtete, so z.B. die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) in ihrer Ausgabe vom 25.09.2019, dass die Staatsanwaltschaft „Verfehlungen im Bereich des Top-Managements [...] nicht [habe] erkennen können“.

II. Streitiges Vorbringen der Antragsteller Ziff. I.

Die Antragsteller Ziff. I. behaupten:

Die Antragsgegnerin habe verbotene Abschaltvorrichtungen in ihren Dieselfahrzeugen verbaut, jedenfalls ab der Modellreihe Mercedes-Benz ML 250 BlueTEC 4MATIC (Herstellungszeitraum 08/11 bis 06/15). Die Antragsteller Ziff. I. beziehen sich insoweit offensichtlich auf die von der Antragsgegnerin veröffentlichte „Rückrufliste“ vom 14.09.2018 („Diesel Recall Mercedes-Benz - List of affected vehicles“).

Die Motorsteuerungssoftware der betroffenen Fahrzeuge sei dahingehend programmiert worden, dass erkannt werde, ob sich das Fahrzeug „auf dem Prüfstand“ in einem Testzyklus befinde oder in einer realen Fahrsituation. Erkenne die Software eine Prüfstandssituation, werde die Abgasreinigung bzw. -rückführung (voll) aktiviert, um die (Stickoxid-) Emissionen gering zu halten und hierdurch vorzutäuschen, dass das Fahrzeug die gesetzlichen Emissionsgrenzen einhält. Erkenne

die Motorsteuerungssoftware hingegen, dass das Fahrzeug im Realbetrieb bewegt werde, etwa aufgrund von Abweichungen von dem vorprogrammierten Fahrzyklus eines Prüfstandstests oder den dort vorherrschenden Laborbedingungen (Temperatur, Luftdruck o.ä.), werde die Abgasreinigung bzw. -rückführung minimiert bzw. deaktiviert. Folge dieser Eingriffe in die Abgasreinigung bzw. -rückführung sei, dass die betroffenen Fahrzeuge im Realbetrieb ein Vielfaches der gesetzlich zugelassenen Emissionen ausstoßen würden.

Die Antragsgegnerin verwende hierbei nach den bisher bekannten Informationen ein sogenanntes Thermofenster, wonach die Abgasreinigung bzw. -rückführung oberhalb einer bestimmten Temperaturschwelle, welche unter den standardisierten Testbedingungen stets erreicht werde, voll aktiviert, unterhalb dieser Temperaturschwelle hingegen reduziert bzw. vollständig deaktiviert werde. Diese Temperaturschwelle liege bei den betroffenen Fahrzeugen der Antragsgegnerin nach verschiedenen Medienberichten bei 10° Celsius, was bedeute, dass die Fahrzeuge in weiten Teilen Mittel- und Nordeuropas oder Nordamerikas, in denen die Jahresdurchschnittstemperatur unterhalb von 10° Celsius liege, den größten Teil des Jahres „schmutzig“ laufe. Bei einigen Modellen der Antragsgegnerin liege die Temperaturschwelle offenbar sogar bei 17° Celsius.

Der (damalige) Vorstand und andere verfassungsmäßig berufene Vertreter der Antragsgegnerin hätten Kenntnis von der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen bzw. dem rechtswidrigen Einsatz von Manipulationssoftware in Fahrzeugen der Antragsgegnerin und den hieraus resultierenden Unternehmensrisiken gehabt. Dem damaligen Vorstandsvorsitzenden Dr. Dieter Zetsche wie weiteren verfassungsmäßig berufenen Vertretern sei mindestens bewusst gewesen, dass die Verwendung der Abschaltvorrichtungen von den Behörden als illegales Defeat Device identifiziert werden könnte; dieses Risiko hätten sie wissentlich verschwiegen.

In ihren Finanzberichten, Ad-hoc-Mitteilungen und Pressemitteilungen sowie sonstigen Unternehmensnachrichten habe die Antragsgegnerin durchweg den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen und die hiermit verbundenen finanziellen Risiken für den Konzern verschwiegen. Stattdessen habe sie permanent ihren angeblichen besonderen Fokus auf den Umweltschutz und die diesbezüglichen Anstrengungen und vermeintlichen Erfolge hervorgehoben. Zudem habe sie die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen ausdrücklich bestritten. Die Antragsgegnerin habe daher den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen gegenüber dem Kapitalmarkt nicht nur schlicht verschwiegen, sondern Behörden, Verbraucher und den Kapitalmarkt konkret falsch über die angebliche Umweltfreundlichkeit ihrer Produkte, ihre angebliche „Weltmarktführerschaft“ in Sachen Diesel-Abgasreinigungstechnologie und die angebliche Einhaltung selbst der strengsten Abgasnormen der Welt informiert.

Die Desinformationsphase habe jedenfalls von August 2011, nämlich ab der Herstellung des Modells ML 250 BlueTEC 4MATIC bis zur Gewinnwarnung der Antragsgegnerin am 20.06.2018 gedauert.

Die Antragsteller Ziff. I. stützen ihre in den einzelnen Klagen geltend gemachten Schadensersatzansprüche insbesondere auf § 826 BGB, § 823 BGB i.V.m. den aktienrechtlichen und wertpapierhandelsrechtlichen Vorschriften zur Finanzberichterstattung sowie §§ 37b und 37c WpHG a.F. (in Kraft bis zum 02.01.2018) und §§ 97, 98 WpHG i.V.m. der EU-Verordnung 596/2014 (Market Abuse Regulation – MAR = Marktmissbrauchsverordnung – MMV; in Kraft seit dem 03.01.2018). Dabei rekurren sie auf behauptetes aktives Tun in Form der Entscheidung zum Einbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen und deren Vollzug, auf das Unterlassen der Aufdeckung sowie auf positive (gezielte) Falschinformation in Ad-hoc- und Regelpublizität der Antragsgegnerin. Es liege geradezu eine fortgesetzte Desinformationskampagne zur Irreführung von Verbrauchern und Anlegern vor.

Die Antragsteller Ziff. I. hätten die von ihnen erworbenen Aktien jeweils zu einem Zeitpunkt gekauft, als die Antragsgegnerin den Kapitalmarkt bereits über bestimmte Tatsachen der Dieselpolitik hätte informiert gehabt haben müsse. Die Aktien seien daher zu teuer gekauft worden.

III. Streitiges Vorbringen der Antragsteller Ziff. II.

Die Antragsteller Ziff. II. behaupten:

Die Antragsgegnerin habe in ihren Diesel-Fahrzeugen Abschaltvorrichtungen eingesetzt, die nicht unter eine Ausnahmeregelung fielen und daher nach der EG-Verordnung 715/2007 unzulässig seien. Dies mindestens seit dem Jahr 2008 und insbesondere in den von ihr angebotenen und veräußerten PKWs des kleinsten Diesel-Modells der C-Klasse, des Modells C 300 Hybrid, der E-Klasse, der S-Klasse, der S-Klasse mit Hybrid-Motor, der G-Klasse, der Geländewagenmodelle ML, GLE und GLC, des Modells Sportcoupé CLS, des Modells Roadster SLK sowie den Transportern des Modells Vito, der V-Klasse und des Sprinter. Betroffen seien mindestens die Dieselmotoren OM 626, OM 642, OM 651 und OM 622 und mindestens 38 Modellreihen aus 24 Produktionszeiträumen gemäß der von der Antragsgegnerin selbst veröffentlichten „Rückrufliste“ vom 14.06.2018. Die veröffentlichte „Rückrufliste“ sei allerdings nicht abschließend und über die bereits vom KBA angeordneten Rückrufe hinaus sei künftig noch mit weiteren Rückrufanordnungen zu rechnen.

Die von der Antragsgegnerin verwendeten Abschaltvorrichtungen führten dazu, dass die damit versehenen Fahrzeuge im Prüfverfahren während des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) weniger Emissionen verursachten als im normalen Straßenverkehr; die Emissionsgrenzwerte würden lediglich im Typprüfungsverfahren, nicht aber im normalen Fahrbetrieb eingehalten.

So sei z.B. im Mercedes-Benz Vito Euro 6 Diesel eine Abschaltvorrichtung zur Beeinflussung des SCR-Abgasreinigungssystems implementiert, wodurch diese Fahrzeuge zu hohe Stickoxidemissionen (NOx) im realen Fahrbetrieb aufwiesen. Die Antragsgegnerin lasse unter bestimmten Bedingungen (Parametern), die die Abschaltvorrichtung erkennen, zu wenig Harnstofflösung AdBlue

in den Abgasstrang einspritzen und vermindere somit die selektive katalytische Reduktion, in der Stickoxid in Wasser und Stickstoff umgewandelt werde. Der Ausstoß von mehr Stickoxiden (NO_x) und damit die Überschreitung der zulässigen Emissionsgrenzwerte sei die Folge. Es sei naheliegend, dass die Einspritzung bei Tests auf dem Prüfstand deshalb effizient sei, weil die Abschalt-einrichtung die den Testzyklus definierenden Parameter erkenne und in diesem Fall eine ausrei-chende Menge AdBlue einspritze, so dass der Stickoxidausstoß den einzuhaltenden Grenzwerten entspreche. Ohne Prüfstandserkennung würde das Fahrzeug im Typpengenehmigungsverfahren die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten. Gleichzeitig seien die Parameter festgelegt, bei deren Erkennung die Emissionskontrolle verringert werde; sonst würde das Fahrzeug im realen Fahrbe-trieb die Emissionsgrenzwerte einhalten, was nicht der Fall sei. Die Antragsgegnerin verwende ebenso wie die Volkswagen AG eine Prüfstandserkennung. Dies sei bei allen Modellen des Mer-cedes Vito Diesel mit den Motoren OM 651, OM 622 und OM 661 der Fall.

Im Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEfficiency Euro 5, der wie mindestens noch ein weiteres Fahr-zeugmodell nicht auf der „Rückrufliste“ der Antragsgegnerin erscheine, sei eine Abschalt-einrichtung in Form eines sogenannten Thermofensters implementiert worden. Die Abgasrückführung werde bei kühleren Außentemperaturen reduziert, und zwar spätestens ab einer Außentempera-tur von 7° Celsius um bis zu 45 Prozent. Die Antragsgegnerin könne sich insoweit auch nicht auf die Ausnahmereglung des Art. 5 Abs. 2 lit. a) EG-VO 715/2007 berufen.

Ferner liege in dem Fahrzeugmodell eine Abschalt-einrichtung dergestalt vor, dass auf dem Prüf-stand die Abgasreinigung die notwendigen Grenzwerte einhalte, weil aufgrund einer Prüfstands-erkennung die Abgasrückführung während des Testzyklus intensiviert werde.

Ebenso wie das Modell E 250 CDI BlueEfficiency, seien sämtliche anderen Fahrzeuge der An-tragsgegnerin, die ebenfalls mit dem seit 2008 gebauten Motor OM 651 ausgestattet seien, mit einer unzulässigen Abschalt-einrichtung in Form eines Thermofensters versehen. Das betreffe zahlreiche Fahrzeugmodelle und Fahrzeugklassen. Aus der „Rückrufliste“ der Antragsgegnerin ergebe sich, dass der Motor OM 651 in den folgenden Modellen verbaut sei: Mercedes-Benz S 300 BlueTEC Hybrid S 300 h, ML 250 BlueTEC 4MATIC, Vito, Vito Tourer, GLE 250 d, GLE 250 d 4MATIC, SLK 250 d, SLC 250 d, GLK 220 BlueTEC 4MATIC, GLK 250 BlueTEC 4MATIC, C 300 BlueTEC Hybrid, C 300 h, GLC 220 d 4MATIC, GLC 250 d 4 MATIC, V-Klasse und Sprinter.

Aus der „Rückrufliste“ der Antragsgegnerin ergebe sich, dass auch Fahrzeuge mit dem Motor OM 642, der vom neu entwickelten OM 651 ersetzt werden habe sollen, betroffen seien. Damit stehe fest, dass auch alle mit dem Motor OM 642 ausgestatteten Fahrzeugmodelle über unzulässige Abschalt-einrichtungen verfügten.

Eine weitere Manipulation der Antragsgegnerin stelle die sogenannte Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung dar. Diese halte den Kühlmittelkreislauf künstlich kälter und verzögere die Erwärmung

des Motoröls, um auf dem Prüfstand, aber nicht im normalen Straßenverkehr, die Stickoxidgrenzwerte einzuhalten. Betroffen hiervon seien insbesondere der Motor OM 651 und die Fahrzeuge des SUV-Modells GLK 220 CDI.

Die genannten Abschalteneinrichtungen seien weder gegenüber den amerikanischen Zulassungsbehörden noch gegenüber dem KBA offengelegt worden, obwohl eine Verpflichtung hierfür bestanden habe.

Die Tatsache, dass die Antragsgegnerin in zahlreichen Modellen unzulässige Abschalteneinrichtungen verwende, habe eine „Gesamtstrategie“ dargestellt und sei den damit befassten Mitarbeitern und Verantwortlichen der Antragsgegnerin, insbesondere dem Leiter für Zertifizierung und Regulierung der Antragsgegnerin, Jörg Breuer, und auch den verantwortlichen Vorständen und Aufsichtsräten spätestens seit Anfang des Jahres 2016 positiv bekannt gewesen. Dennoch habe die Antragsgegnerin Anfang 2016 die Veröffentlichung dieser Informationen bewusst unterlassen, obwohl sie gewusst habe, dass diese den Kursverlauf ihrer Aktien erheblich beeinflusst hätten. Obwohl Anfang 2016 bereits vom KBA gegen die Antragsgegnerin wegen Unregelmäßigkeiten im Emissionsverhalten ihrer Diesel-Fahrzeuge ermittelt worden sei, habe sie auch dies nicht öffentlich bekanntgemacht. Die Antragsgegnerin habe vielmehr in ihrer Außenkommunikation stets versucht, die Problematik zu vertuschen und etwa durch ihren damaligen Vorstandsvorsitzenden seit September 2015 der Öffentlichkeit gezielt vorgespiegelt, es gebe anders als bei der Volkswagen AG keinerlei Manipulationen.

Die Geschäftsberichte der Antragsgegnerin von 2012 bis 2018 gäben die Verhältnisse der Antragsgegnerin insoweit unrichtig wieder, als die finanziellen Risiken aus den Abgasmanipulationen verschwiegen würden und sie keine Rückstellungen für diese Risiken enthielten. Gleiches gelte für sämtliche Zwischen- / Quartalsberichte der Antragsgegnerin von 2012 bis 2018.

Sämtliche Ad-hoc-Mitteilungen der Antragsgegnerin vom 21.02.2013, 12.07.2013, 14.10.2014, 18.12.2014, 01.10.2015, 22.04.2016, 19.05.2016, 11.07.2016, 11.04.2017, 22.12.2017, 16.05.2018, 20.06.2018, 26.09.2018, 07.10.2018 und 13.02.2019 enthielten Insiderinformationen. Die Mitteilungen seien jedoch unwahr, irreführend und unvollständig, da die finanziellen Risiken aus den Abgasmanipulationen verschwiegen würden, es fänden sich keine Hinweise dazu, dass insoweit Aufwendungen in Milliardenhöhe anfielen und dadurch die Gewinne massiv belastet oder sogar Verluste entstehen würden und in der Bilanz Rückstellungen für diese Risiken gebildet werden müssten.

Aus den in den Diesel-Fahrzeugen der Antragsgegnerin eingebauten Abschalteneinrichtungen ergäben sich ergebniswirksame Belastungen durch Bußgelder und Schadensersatzverpflichtungen in Höhe von mindestens 10 Mrd. Euro.

Die öffentlichen Aussagen, dass sich die Antragsgegnerin an gesetzliche Vorgaben halte und keinerlei Manipulationen an ihren Fahrzeugen vorgenommen habe, durch den damaligen Vorstandsvorsitzenden der Antragsgegnerin, Dr. Dieter Zetsche, seien bewusst falsch, jedenfalls aber ins Blaue hinein ohne ausreichende Erkundigung im Unternehmen erfolgt. Dr. Zetsche habe mit der falschen Stellungnahme das Ziel verfolgt, Wettbewerbsvorteile für die Antragsgegnerin zu ergattern und seine eigene gewinnabhängige Vergütungskomponente weiter steigern zu können.

Bei den vom KBA durchgeführten Untersuchungen unterschiedlicher Dieselfahrzeuge verschiedener Hersteller auf Auffälligkeiten im Abgasverhalten hätten sich bei Abgasmessungen an den Fahrzeugen der C-Klasse, der S-Klasse, der Vans der S-Klasse, der Vans der V-Klasse und des Sprinter der Antragsgegnerin „Ungereimtheiten“ gezeigt.

Am 28.05.2018 habe das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Antragsgegnerin ein „Ultimatum“ von 14 Tagen gestellt, um aufzulisten, in wie vielen Fahrzeugen eine unerlaubte Abschaltvorrichtung, die die Abgasreinigung manipuliere, enthalten sei.

Letztlich sei die Antragsgegnerin von mindestens September 2015 bis heute ihrer Verpflichtung zur umfassenden Veröffentlichung in erforderlichen Ad-hoc-Meldungen nicht nachgekommen. Der Zustand der Täuschung des Kapitalmarktes halte daher nach wie vor an. Der Täuschungszeitraum wäre erst dann beendet, wenn die Antragsgegnerin umfassend offenlegen würde, in welchen Fahrzeugen sie Abschaltvorrichtungen eingebaut habe und in welchem Umfang diese unzulässig seien.

Die Antragsteller Ziff. II. hätten die von ihnen gekauften Aktien jeweils zu einem Zeitpunkt erworben, als die Antragsgegnerin den Kapitalmarkt hätte informiert gehabt haben müssen. Die Aktien seien daher zu teuer erworben worden.

Die Antragsteller Ziff. II. stützen die von ihnen in den einzelnen Klagen erhobenen Schadensersatzansprüche wegen unterlassener und fehlerhafter Kapitalmarktinformation auf § 97 Abs. 1 Nr. 1 WpHG, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 15 EU-Verordnung 596/2014 (Market Abuse Regulation – MAR = Marktmissbrauchsverordnung - MMV) und § 826 BGB.

IV. Streitiges Vorbringen der Antragsgegnerin

Die Antragsgegnerin trägt vor:

Eine Entscheidung zum flächendeckenden Einsatz illegaler Manipulationssoftware bei der Antragsgegnerin habe es nicht gegeben.

Soweit die Antragsteller behaupteten, in bestimmten Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin seien verbotene Abschaltvorrichtungen verbaut und dies sei veröffentlichungspflichtig gewesen, sei der

Vortrag hierzu unsubstantiiert und nicht einlassungsfähig. Der Vortrag der Antragsteller lasse nicht erkennen, welche konkrete Vorrichtung unzulässig sein solle.

Eine Funktion, durch die der Prüfstand erkannt und der Stickoxidausstoß lediglich für die Zwecke des Typgenehmigungsverfahrens gezielt reduziert werde, existiere in den Fahrzeugen der Antragsgegnerin nicht. Eine Prüfstandserkennung mit daran anknüpfender manipulativer Umschaltlogik („Kippschalterlogik“) hinsichtlich der Abgasbehandlung wie bei VW gebe es in den Fahrzeugen der Antragsgegnerin nicht. Ein Rückschluss von höheren Emissionen im Straßenbetrieb auf eine Prüfstandserkennung sei nicht möglich.

In den Rückrufbescheiden des KBA vom 23.05.2018 und 03.08.2018 würde der Antragsgegnerin vom KBA – anders als bei VW – keine sog. Prüfstandsmanipulation vorgeworfen, vielmehr gehe es lediglich um Einzelheiten der Kalibrierung bestimmter Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen, was für sich genommen keine für den Kapitalmarkt relevante Information sei. Aus der von der Antragsgegnerin veröffentlichten „Rückrufliste“ könne nicht der Rückschluss gezogen werden, dass in den dort genannten Fahrzeugenmodellen, die von den KBA-Rückrufen vom 23.05.2018 und 03.08.2018 betroffen seien, unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet würden.

Mit den KBA-Rückrufen für Fahrzeuge der Antragsgegnerin würden insbesondere nicht sog. Thermofenster beanstandet. Schon der Begriff „Thermofenster“ sei im Übrigen irreführend. Tatsächlich handele es sich nur um die Aussteuerung eines technischen Systems in Abhängigkeit von konkret vorliegenden Betriebsbedingungen, zu denen u.a. die Außentemperatur gehöre. Dem KBA sei bekannt und bekannt gewesen, dass die meisten – und soweit ersichtlich sämtliche – Dieselfahrzeuge am Markt eine u.a. temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung enthielten. Es habe auch keinen Grund gesehen, insofern gegen die Antragsgegnerin vorzugehen. Vielmehr habe das KBA laufend Typgenehmigungen für Fahrzeuge erteilt, die eine u.a. temperaturabhängige Steuerung enthielten.

Die von der Antragsgegnerin für Diesel-Fahrzeuge im Rahmen einer freiwilligen Kundendienstmaßnahme entwickelten und angebotenen Software-Updates seien ein freiwilliger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Wie auch das KBA in seinem Bericht vom 10.01.2020 zur ‚Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselmotoren‘ ausdrücklich klargestellt habe, stellten freiwillige Software-Updates keinen Hinweis auf das Vorliegen von unzulässigen Abschaltvorrichtungen dar, vielmehr würden vom KBA Rückrufe stets angeordnet, „sobald eine Unzulässigkeit im Emissionskontrollsystem nachgewiesen wird, auch wenn zuvor vom Hersteller eine freiwillige Serviceaktion gestartet wurde“ (S. 13 des Berichtes).

Der Antragsgegnerin sei auch in subjektiver Hinsicht kein Vorwurf zu machen. Der Vorstand oder sonstige verfassungsmäßig berufene Vertreter der Antragsgegnerin hätten keine Kenntnis vom Einsatz angeblich unzulässiger Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin gehabt. Erst recht hätten sie keine Kenntnis von einem angeblich flächendeckenden Einsatz einer

Manipulationssoftware haben können, da es einen solche bei der Antragsgegnerin nicht gegeben habe. Bei der Antragsgegnerin habe es weder eine planmäßige Gesamtstrategie zur Entwicklung und Implementierung von Manipulationssoftware noch ein darauf fußendes Geschäftsmodell gegeben.

Das im Februar 2019 eingeleitete und im September des gleichen Jahres abgeschlossene Ordnungswidrigkeitsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Antragsgegnerin erlaube keinen anderen Schluss. In dem Bußgeldbescheid werde der Antragsgegnerin lediglich eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung mehrere Hierarchieebenen unterhalb des Vorstandes angelastet. Nach Ansicht der Staatsanwaltschaft Stuttgart habe dies dazu geführt, dass – vermeintliche – Abweichungen von regulatorischen Vorgaben auf dieser Ebene unbemerkt hätten bleiben können. Eine Pflichtverletzung oder auch nur eine Kenntnis des Vorstandes oder sonstiger Repräsentanten der Antragsgegnerin vom Einbau unzulässiger Abschaltvorrichtungen könne daher auch aus dem rechtskräftig beendeten Ordnungswidrigkeitsverfahren nicht abgeleitet werden. Vielmehr wären die vermeintlichen Abweichungen im Rahmen des bei der Antragsgegnerin eingerichteten Informationsweiterleitungssystems an die zuständigen Stellen innerhalb der Antragsgegnerin berichtet worden, wenn sie auf Abteilungsleiterbene bemerkt worden wären. Die Antragsgegnerin verfüge über eine ordnungsgemäße Wissensorganisation.

Gegen amtierende oder ehemalige Vorstandsmitglieder der Antragsgegnerin werde nach Kenntnis der Antragsgegnerin kein strafrechtliches Ermittlungsverfahren geführt und sei ein solches auch nicht früher geführt worden. Gleiches gelte im Hinblick auf die für die Verfolgung etwaiger Verstöße gegen die Ad-hoc-Publizitätspflicht zuständige Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin).

Die Antragsgegnerin habe ihre Aktionäre und den Kapitalmarkt jederzeit pflichtgemäß im Rahmen der Regelpublizität und anlassbezogen im Zusammenhang mit dem Thema Dieselabgasemissionen informiert. Die Verwendung zulässiger Abschaltvorrichtungen sei kein veröffentlichungspflichtiger Umstand.

Vor September 2015 habe für die Antragsgegnerin keine Veranlassung bestanden, über das Thema Abgasemissionen öffentlich zu berichten oder sich damit auf Ebene des Vorstandes näher zu befassen. Zum damaligen Zeitpunkt habe es weder interne Anhaltspunkte für Gesetzesverstöße noch öffentliche Vorwürfe von Behörden gegen einen anderen Automobilhersteller gegeben, die hierzu hätten Anlass geben können. Selbst wenn es aber seinerzeit relevante Anhaltspunkte gegeben hätte, wäre bei der Beurteilung einer etwaigen Veröffentlichungspflicht der Antragsgegnerin die damals angewendete Bußgeldpraxis der zuständigen Behörden, insbesondere die des KBA, zu berücksichtigen gewesen.

Nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe gegen Volkswagen im September 2015 habe sich der Vorstand der Antragsgegnerin intensiv mit dem Thema Dieselabgasemissionen auseinandergesetzt. Der am 18.02.2016 veröffentlichte Geschäftsbericht 2015 der Antragsgegnerin sei zwar

nach der Notice of Violation der U.S. Umweltbehörden gegen Volkswagen veröffentlicht worden. Allerdings habe zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal die Aufforderung des U.S. Department of Justice (DOJ) an die Antragsgegnerin zur Durchführung einer internen Untersuchung vorgelegen. Vor Veröffentlichung des Geschäftsberichtes 2015 eingeholte Erkundigungen hätten für den Vorstand der Antragsgegnerin keine Hinweise ergeben gehabt, dass es bei dieser einen Sachverhalt geben könnte, der demjenigen bei Volkswagen entspreche.

Das Verständnis des Vorstandes der Antragsgegnerin – wie auch das der zuständigen Behörden und der Allgemeinheit – habe sich kontinuierlich vertieft. Die Antragsgegnerin habe entsprechend der jeweiligen Risikoeinschätzung laufend ihren Risiko- und Chancenbericht, der Teil des Lageberichts sei, sowie die entsprechenden Angaben im Anhang des jeweiligen Geschäfts- bzw. Zwischenberichtes fortgeschrieben. Die Geschäfts- und Zwischenberichte der Antragsgegnerin hätten den gesetzlichen Anforderungen entsprochen und täten dies auch heute. Zudem habe die Antragsgegnerin auch auf anderem Wege (z.B. durch die Veröffentlichung von Ad-hoc-Meldungen und Pressemitteilungen sowie über ihre Internetseite) umfassende Transparenz entsprechend ihrem jeweiligen Kenntnisstand hergestellt.

Die regulatorische Bewertung der Zulässigkeit von Thermofenstern sei im vorliegenden Zusammenhang ohne Bedeutung. Die Verwendung eines – vom KBA nicht, insbesondere nicht durch Rückrufbescheid beanstandeten – sog. Thermofensters sei kapitalmarktrechtlich ohne Relevanz und ebenso wenig veröffentlichungspflichtig wie andere Konstruktionselemente von Fahrzeugen. Die Richtigkeit, jedenfalls aber die Vertretbarkeit der Rechtsauffassung der Antragsgegnerin zum maßgeblichen Zeitpunkt werde nicht dadurch in Frage gestellt, dass eine Behörde oder einzelne Spruchkörper einzelner Gerichte zwischenzeitlich eine engere Rechtsauffassung zur Zulässigkeit bestimmter Funktionalitäten verträten. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Kapitalmarktkommunikation der Antragsgegnerin komme es allein auf die Umstände zum Zeitpunkt der Äußerung bzw. vermeintlichen Unterlassung an. Die heutigen rechtlichen, gesellschaftlichen und politischen Maßstäbe seien auszublenden, da es sonst zu Rückschaufehlern (hindsight bias) komme.

Im Rahmen des – noch nicht abgeschlossenen – förmlichen Prüfungsverfahrens der Europäischen Kommission zu möglichen kartellrechtswidrigen Absprachen von Automobilherstellern zu Emissionsminderungssystemen sei ein Kartellverstoß der Antragsgegnerin bisher nicht verbindlich festgestellt worden. Unsubstantiiert sei der Vortrag der Antragsteller Ziff. I. zu den vermeintlichen Absprachen der Antragsgegnerin mit anderen großen deutschen Automobilherstellern, zu gering dimensionierte Harnstofftanks einzubauen. Wegen des gestellten Kronzeugenantrags erwarte die Antragsgegnerin kein Bußgeld. Im Übrigen hätten wegen des Kronzeugenantrags zu keinem Zeitpunkt wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Antragsgegnerin gedroht.

Für die Frage des Vorliegens veröffentlichungspflichtiger Insiderinformationen komme es darauf an, wie erheblich der Fundamentalwert der Finanzinstrumente der Antragsgegnerin von der be-

hördlichen Feststellung angeblich unzulässiger Abschaltvorrichtungen betroffen sei. Dies wiederum hänge insbesondere von den im jeweiligen (ex ante) Zeitpunkt konkret absehbaren finanziellen Belastungen, der Marktkapitalisierung des Emittenten, der Markterwartung, dem Marktumfeld und vielen weiteren Faktoren ab. In diese Betrachtung habe auch einzufließen, dass die von der Antragsgegnerin getroffene Risikovorsorge zum jeweils relevanten Zeitpunkt angemessen, jedenfalls aber nicht schlechthin unvertretbar gewesen sei.

An der Antragsgegnerin als einem der größten deutschen Unternehmen bestehe ein hohes Medieninteresse. Über die Antragsgegnerin werde regelmäßig in überregionalen Zeitungen und anderen Medien berichtet. Seit Bekanntwerden der Vorwürfe gegen Volkswagen im September 2015 werde in der Presse und in den Medien laufend über das Thema Dieselausgasemissionen und die Betroffenheit verschiedener Automobilhersteller einschließlich der Antragsgegnerin berichtet. Spätestens seit Mitte 2016 sei u.a. auch über die behördlichen Untersuchungen und Rechtsstreitigkeiten bei der Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang berichtet worden. Dabei seien auch die von der Antragsgegnerin im Rahmen der Regelberichterstattung gegebenen Risikohinweise regelmäßig aufgegriffen worden.

Im Zeitraum zwischen dem 10.07.2012 und dem 20.06.2018 seien die Finanzinstrumente der Antragsgegnerin an der Börse zu marktgerechten Preisen gehandelt worden. Der Marktpreis beim jeweiligen Aktienerwerb durch die Antragsteller habe sämtliche relevanten Informationen im jeweiligen Zeitpunkt reflektiert, die Aktien seien nicht zu überhöhten Preisen und damit „zu teuer“ erworben worden. Zum Zeitpunkt des jeweiligen Aktienerwerbs durch die Antragsteller seien nämlich bestehende Risiken aus behördlichen bzw. gerichtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen schon Gegenstand der öffentlichen Berichterstattung und jeweils vollständig in den Aktienkurs eingepreist gewesen. Sofern es ab den jeweils relevanten Kaufzeitpunkten zu Kursverlusten gekommen sei, seien diese nicht kausal auf die Risiken für die Antragsgegnerin im Zusammenhang mit der Dieseldisussion zurückzuführen gewesen. Vielmehr habe es dafür andere Gründe gegeben, so z.B. den Handelskrieg zwischen USA und China mit Erhöhung von Einfuhrzöllen, die öffentlichen Diskussionen über Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27.02.2017 zur Zulässigkeit von derartigen Verboten, Belastungen im Zusammenhang mit der Umstellung des Zertifizierungsprozesses für neue Fahrzeuge auf den neuen Standard „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)“ sowie die Zinserhöhung durch die US-Notenbank sowie Währungsschwankungen. Dass etwa die Aktienkursentwicklung Anfang 2018 nicht auf angeblich verschwiegenen Risiken im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen beruhe, zeige sich schon daran, dass die Aktie der Antragsgegnerin, als das BMVI am 14.02.2018 öffentlich mitgeteilt habe, dass das KBA prüfe, hinsichtlich des Kleintransporter-Modells Vito wegen des Verdachts einer unzulässigen Abschaltvorrichtung eine amtliche Anhörung der Antragsgegnerin einzuleiten, in den Folgetagen bis zum 19.02.2018 unstrittig nicht an Wert verloren habe.

Die Aktienkäufe der Antragsteller seien nur anhand des jeweils letzten vor dem Erwerbsgeschäft veröffentlichten Finanzberichts der Antragsgegnerin zu beurteilen. Anleger könnten sich nicht auf vermeintlich fehlerhafte ältere Finanzberichte der Antragsgegnerin berufen, wenn vor dem maßgeblichen Erwerbsgeschäft ein aktueller Finanzbericht der Antragsgegnerin erschienen sei. Auch verfange die Behauptung der Antragsteller nicht, dass die kurz vor Erwerb veröffentlichten Risikohinweise der Antragsgegnerin nicht maßgeblich seien, denn diese Hinweise seien als öffentlich bekannt zu behandeln.

Die Antragsgegnerin beruft sich im Übrigen gegenüber den von den Antragstellern geltend gemachten Ansprüchen auf Verjährung.

B. Ausgangsverfahren

I. Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. I.

Die Antragsteller Ziff. I. haben in den folgenden 18 Ausgangsverfahren mit insgesamt 19 Klägern Musterverfahrensanträge gestellt:

29 O 204/18

29 O 390/19

29 O 391/19

29 O 392/19 (2 Kläger)

29 O 393/19

29 O 394/19

29 O 395/19

29 O 396/19

29 O 398/19

29 O 403/19

29 O 404/19

29 O 405/19

29 O 406/19

29 O 407/19

29 O 408/19

29 O 409/19

29 O 425/19

29 O 430/19

Mit Beschluss vom 15.11.2019 hat die 29. Zivilkammer in den bei Ausgangsverfahren 29 O 390/19, 29 O 392/19, 29 O 393/19, 29 O 394/19, 29 O 395/19, 29 O 396/19, 29 O 398/19, 29 O 403/19, 29 O 404/19, 29 O 405/19, 29 O 406/19, 29 O 408/19 und 29 O 409/19 jeweils Hinweise zur Zulässigkeit des bis dahin formulierten Feststellungsziels erteilt. Dazu haben die Beteiligten in den Ausgangsverfahren bis 23.02.2020 abschließend Stellung genommen.

II. Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II.

Die Antragsteller Ziff. II. haben in den folgenden sieben Ausgangsverfahren mit insgesamt acht Klägern Musterverfahrensansprüche gestellt:

23 O 98/18

29 O 244/19

29 O 245/19

29 O 247/19

29 O 389/19

29 O 401/19 (2 Kläger)

29 O 402/19

Dabei sind die Musterverfahrensansprüche in allen Ausgangsrechtsstreitigkeiten die gleichen.

Die Antragsgegnerin hat ihrerseits in allen Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. ebenfalls Musterverfahrensansprüche gestellt.

Die Aktienkäufe in diesen Ausgangsverfahren – teils mehrere pro Verfahren – erfolgten zu den folgenden Terminen:

Datum des Aktienkaufs	im Ausgangsverfahren
19.02.2016	29 O 389/19
03.11.2016	29 O 401/19
15.03.2017	29 O 247/19

21.04.2017	29 O 245/19
19.07.2017	29 O 245/19 (zweiter Kauf)
31.08.2017	29 O 244/19
06.10.2017	29 O 402/19
19.10.2017	29 O 245/19 (dritter Kauf)
09.02.2018	23 O 98/18
13.03.2018	29 O 247/19 (zweiter Kauf)
27.03.2018	29 O 402/19 (zweiter Kauf)
11.04.2018	29 O 245/19 (vierter Kauf)

Mit Hinweisbeschlüssen vom 11.02.2020 hat die 29. Zivilkammer in den bei ihr anhängigen Ausgangsverfahren jeweils Hinweise zur Zulässigkeit der bis dahin formulierten Feststellungsziele erteilt. Die Beteiligten haben in den Verfahren jeweils abschließend Stellung genommen bis 03.09.2020.

III. Bekanntmachung der Musterverfahrensanträge

Durch Beschluss vom 20.12.2018 hat die 29. Zivilkammer zunächst den Musterverfahrensantrag im Ausgangsverfahren 29 O 204/18 des Antragstellers Ziff. I. 1. gemäß § 3 Abs. 2 KapMuG im Klageregister bekanntgemacht.

Durch Beschluss jeweils vom 11.02.2020 hat sie sodann in den folgenden zehn Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. I. 2., 4., 5., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14. und 17. den jeweils gleichlautenden Musterverfahrensantrag im Klageregister bekanntgemacht:

- 29 O 390/19
- 29 O 392/19
- 29 O 394/19
- 29 O 395/19
- 29 O 398/19
- 29 O 403/19
- 29 O 404/19
- 29 O 405/19
- 29 O 406/19
- 29 O 409/19

Im Übrigen hat die 29. Zivilkammer gemäß § 3 Abs. 4 KapMuG von einer Bekanntmachung der Musterverfahrensanhträge in den weiteren bei ihr anhängigen Ausgangsverfahren abgesehen. Eine Bekanntmachung des Musterverfahrensanhtrags in dem bei der 23. Zivilkammer anhängigen Ausgangsverfahren ist nicht erfolgt.

C. Beantragte Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. I.

I. Beantragtes Feststellungsziel des Antragstellers Ziff. I. 1.

Der Antragsteller Ziff. I. 1. beantragt in dem Ausgangsverfahren 29 O 204/18 die Klärung des folgenden Feststellungsziels:

Die Beklagte hat gegen § 15 Abs. 1 S. 1 WpHG a.F. verstoßen, indem sie es unterließ, ihre Entscheidung über den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in der Modellreihe Mercedes C 220 d im Herstellungszeitraum Dezember 2013 bis Mai 2018 unverzüglich zu veröffentlichen.

II. Beantragtes Feststellungsziel der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19.

Die Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19. haben zunächst in allen Ausgangsverfahren folgenden gleichlautenden Musterverfahrensanhtrag gestellt:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte ab dem 10. Juli 2012 gegen § 15 Abs. 1 Satz 1 WpHG a.F. verstoßen hat, indem sie es unterließ, ihre Entscheidung zum Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in ihren Diesel-Pkw unverzüglich zu veröffentlichen.

In den Ausgangsverfahren 29 O 390/19, 29 O 392/19, 29 O 393/19, 29 O 394/19, 29 O 395/19, 29 O 396/19, 29 O 398/19, 29 O 403/19, 29 O 404/19, 29 O 405/19, 29 O 406/19, 29 O 408/19, 29 O 409/19 haben die Antragsteller Ziff. I. 2., 4. bis 14., 16. und 17. auf den dort erteilten Hinweis der Kammer vom 15.11.2019 ihren Musterverfahrensanhtrag später umformuliert und beantragen zuletzt jeweils gleichlautend die Klärung des folgenden Feststellungsziels:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte jedenfalls ab dem 10.07.2012 gegen § 15 Abs. 1 Satz 1 WpHG a.F. verstoßen hat, indem sie es unterließ, ihre Entscheidung zum Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in mindestens 24 Dieselfahrzeugmodellen mit den Motorentypen OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651

jedenfalls ab den Modellen

GLK 220 BlueTEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
GLK 250 BlueTEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
ML 350 Blue TEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015
GL 350 Blue TEC 4MATIC	Produktionszeitraum 01.06.2012 bis 31.05.2015

bis jedenfalls einschließlich der Modelle

C 180 BlueTEC	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 180d	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 200 BlueTEC	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
C 200d	Produktionszeitraum 01.08.2014 bis 31.05.2018
GLE 250 d	Produktionszeitraum 01.07.2015 bis 31.05.2018
V-Klasse	Produktionszeitraum 01.03.2014 bis 31.05.2018
Vito	Produktionszeitraum 01.09.2014 bis 31.05.2018
Vito Tourer	Produktionszeitraum 01.09.2014 bis 31.05.2018

unverzüglich zu veröffentlichen.

D. Beantragte Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. II.

Die Antragsteller Ziffer II. beantragen zuletzt jeweils gleichlautend folgende Feststellungsziele:

I. Entscheidung zum Einbau von Abschaltvorrichtungen

1.

a) Die Beklagte hat sich spätestens seit 2012 fortlaufend im Rahmen der Herstellung von Fahrzeugen entschieden, Abschaltvorrichtungen (sogenannte „defeat devices“) in ihre Fahrzeuge mit dem Motorentyp OM 626, OM 642, OM 651 und OM 622 zu installieren.

b) Dadurch hat die Beklagte gegen geltendes Recht, insbesondere Art. 5 Abs. 2 a) der EU-Verordnung 715/2007 (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zitiert nach <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/de/ALL/?uri=CELEX%3A32007R0815>) und den Clean Air Act der USA, dort u.a. Part A – Motor Vehicle Emission and Fuel Standards, § 7522 Prohibited Acts (siehe v.a. Abschnitt (a) (3) (B) Verbot des Einbaus von Abschaltvorrichtungen (engl. defeat device) für die Abgasreinigungsanlage), und, da die Fahrzeuge so nicht der Zulassung entsprechen, ist auch die Inverkehrbringung ein Verstoß gegen das Gesetz siehe Abschnitt (a) (1)) und gegen § 7524 Civil Penalties, verstoßen.

c) Bei jeder von der Beklagten getroffenen Entscheidung, Abschaltvorrichtungen in ihren Fahrzeugen einzubauen, um die tatsächlichen Emissionen (z.B. Stickoxid-Ausstoß) zu verschleiern, handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. (bis 01.07.2016) bzw. im Sinne von Art. 7 MMV (ab 02.07.2016).

2. Die Beklagte hat es bis zur Antragstellung unterlassen, diese Insiderinformationen unverzüglich im Sinne des § 37b Abs. 1 WpHG i.V.m. § 15 WpHG a.F. bzw. Art. 17 Abs. 1 MMV zu veröffentlichen.

3. Diese Insiderinformationen betrafen die Beklagte jeweils unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. Die Beklagte war nicht gem. § 15 Abs. 3 WpHG a.F. von der Pflicht zur Veröffentlichung befreit bzw. nicht berechtigt, gem. Art. 17 Abs. 4 MMV die Offenlegung der Insiderinformationen aufzuschieben.

5. Die Unterlassung beruhte auf Vorsatz oder zumindest auf grober Fahrlässigkeit der Beklagten.

6. Indem die Beklagte diese unverzügliche Mitteilung unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

7. Diese Unterlassung war in Bezug auf die Beeinflussung der Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

II. Aussagen der Beklagten, Abgaswerte nicht manipuliert zu haben

1.

a) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS) getroffene Aussage, die ab 26.09.2015 veröffentlicht wurde:

„Wir halten uns grundsätzlich an die gesetzlichen Vorgaben und haben keinerlei Manipulationen an unseren Fahrzeugen vorgenommen.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

b) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, am Tag der Automobilwirtschaft am 04.11.2015 in Nürtingen getroffene Aussage:

„Wir haben nie sogenannte defeat devices eingesetzt und werden es auch nicht tun.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

c) Die Aussage eines Sprechers der Beklagten, zitiert in den Stuttgarter Nachrichten vom 04.11.2015:

„Wir können Unregelmäßigkeiten bei den CO2-Werten unserer Fahrzeuge ausschließen.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

d) Die vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Beklagten, Dr. Dieter Zetsche, im Handelsblatt im Januar 2016 in einem Interview getroffene Aussage:

„Bei uns wird nicht betrogen, bei uns wurden keine Abgaswerte manipuliert.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

e) Die Aussage der Beklagten in dem Geschäftsbericht 2015 (siehe dort S. 112):

„Mit der Blue-Tec Technologie und dem Einsatz von SCR als nachhaltige Abgasnachbehandlungstechnologie in Bezug auf Emissionen bei Dieselfahrzeugen sind wir weltweit führend. Die damit ausgestatteten PKW erfüllen heute schon die strengsten Abgasnormen.“

war falsch, unvollständig und geeignet, Anleger zu täuschen.

f) Die Aussage in dem Geschäftsbericht 2015 der Beklagten (siehe dort S. 114):

„Daimler weist den Vorwurf der Manipulation zurück. Insbesondere ein sogenanntes „defeat device“, also eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kam nie und kommt bei Daimler nicht zum Einsatz. Dies gilt für alle Diesel- und Ottomotoren. Wir halten uns bei unseren Motoren an alle Gesetze und rechtlichen Vorgaben. Auch bei der Ermittlung der CO2-Werte unserer Fahrzeuge schließen wir Unregelmäßigkeiten aus.“

war falsch und geeignet, Anleger zu täuschen.

g) Die Aussage der Beklagten im Geschäftsbericht 2015 (dort S. 50):

„Dazu ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich den aktuellen Stand in sämtlichen Automobil-Geschäftsfeldern des Konzerns darstellen und vergewisserte sich, dass bei Daimler sogenannte „defeat devices“, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränken, nicht zum Einsatz kommen und auch in der Vergangenheit nicht zum Einsatz gekommen sind.“

war falsch, unvollständig und geeignet, Anleger zu täuschen.

2. Bei jedem der unter Ziffer 1 aufgeführten Umstände handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.

3. Diese Insiderinformationen betrafen die Beklagte jeweils unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. Die Beklagte hat es unterlassen, diese Insiderinformationen unverzüglich im Sinne von § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 Abs. 1 MMV zu veröffentlichen.

5. Diese Veröffentlichungspflicht oblag der Beklagten zu dem jeweiligen Zeitpunkt der unter 1. genannten Veröffentlichung der Aussagen und entstand täglich als eigenständige Pflicht aufs Neue.

6. Die Unterlassung der Beklagten beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

7. Indem die Beklagte die unter Ziffer 1 kursiv zitierten Aussagen getroffen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

8. Indem die Beklagte die unverzügliche Mitteilung der Insiderinformation unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

9. Diese Unterlassung war in Bezug auf die Beeinflussung der Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

III. Installation der Abschaltvorrichtungen

1. Die Beklagte hat seit spätestens 2012 unerlaubte Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Beklagten mit den Motorentypen OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651 installiert.

2. Dieser Umstand stellte eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV dar.
3. Diese Insiderinformation betraf die Beklagte unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F., § 37c Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.
4. Die Beklagte hat es unterlassen, diese Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen. Sie hätte diesen Umstand stets bei dem Einbau der Abschaltvorrichtung per Ad-hoc-Mitteilung veröffentlichen müssen. Tatsächlich erfolgte bis zur Antragstellung keine solche Mitteilung.
5. Diese Veröffentlichungspflicht oblag der Beklagten ab ihrer Kenntnis von der Insiderinformation und entstand täglich als eigenständige Pflicht aufs Neue.
6. Die Unterlassung der Beklagten beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.
7. Indem die Beklagte die unverzügliche Mitteilung unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.
8. Die Unterlassung der Beklagten war in Bezug auf die Beeinflussung von Anlageentscheidungen Dritter auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

IV. Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab September 2015

1. Das Kraftfahrt-Bundesamt stellte bei ab September 2015 vorgenommenen Abgasmessungen der C-Klasse, der S-Klasse, der Vans der V-Klasse und des Lieferwagens Sprinter, in denen die Diesel-Motoren OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651 verbaut waren, fest, dass der tatsächliche Stickoxidausstoß erheblich über den Prüfstandswerten lag.
2. Hierbei handelte es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.
3. Diese Insiderinformation betraf die Antragsgegnerin unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.
4. Die Beklagte hat es unterlassen, die vorgenannte Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F., § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen. Tatsächlich erfolgte bis zur Antragstellung keine solche Mitteilung.

5. Das Unterlassen der Veröffentlichung der vorbezeichneten Insiderinformation ist sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB.

V. Zusage der Beklagten an KBA, Umrüstungen vorzunehmen

1. Die Beklagte sagte dem Kraftfahrt-Bundesamt zu, Umrüstungen an den von der Manipulation betroffenen Fahrzeugen der C-Klasse, der S-Klasse, der Vans der V-Klasse und des Lieferwagens Sprinter, in denen die Diesel-Motoren OM 622, OM 626, OM 642 und OM 651 verbaut waren, vorzunehmen, um die festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beseitigen.

2. Hierbei handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.

3. Diese Insiderinformation betraf die Antragsgegnerin unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. Die Beklagte hat es unterlassen, die vorgenannte Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F., § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen. Tatsächlich erfolgte bis zur Antragstellung keine solche Mitteilung.

5. Das Unterlassen der Veröffentlichung der vorbezeichneten Insiderinformation ist sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB.

VI. Rückrufbescheid KBA vom 23.05.2018 bzgl. Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6

1. Nachdem die Beklagte einen Bescheid des KBA vom 23.05.2018 erhalten hat, leitete die Beklagte einen Rückruf der von dem Bescheid betroffenen Fahrzeuge Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6 ein.

2. Hierbei handelt es sich um eine Insiderinformation im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV.

3. Diese Insiderinformation betraf die Beklagte unmittelbar im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.

4. Die Beklagte hat es unterlassen, die vorgenannte Insiderinformation unverzüglich im Sinne von § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 MMV zu veröffentlichen.

5. Das Unterlassen der Veröffentlichung der vorbezeichneten Insiderinformation ist sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB.

VII. Rückrufaktion Juli/August 2018

1. Im Juli/August 2018 wurde der Rückruf von insgesamt 280.000 Fahrzeugen in Deutschland und 700.000 Fahrzeugen der Beklagten in Europa seitens des KBA angeordnet.
2. Die Anordnung dieses Rückrufs stellt eine Insiderinformation im Sinne von Art. 7 Abs. 1 MMV dar.
3. Diese Insiderinformation betraf die Beklagte unmittelbar im Sinne von § 97 Abs. 1 WpHG, Art. 17 Abs. 1 MMV.
4. Die Beklagte hat es unterlassen, die vorgenannte Insiderinformation baldmöglichst gem. Art. 17 Abs. 1 MMV zu veröffentlichen.
5. Die Beklagte war nicht berechtigt, gem. Art. 17 Abs. 4 MMV die Offenlegung der Insiderinformation aufzuschieben.
6. Die Unterlassung beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.
7. Indem die Beklagte diese unverzügliche Mitteilung unterlassen hat, hat sie sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

VIII. Geschäftsberichte der Beklagten

1. Folgende Geschäftsberichte der Beklagten geben die Verhältnisse der Beklagten insoweit unrichtig wieder, als die finanziellen Risiken aus den vorgenommenen Abgasmanipulationen verschwiegen wurden und keine Rückstellungen für diese Risiken enthalten sind:

zum Zeitraum	veröffentlicht am
2012	25.02.2013
2013	21.02.2014
2014	17.02.2015
2015	18.02.2016
2016	14.02.2017
2017	13.02.2018

2018	15.02.2019
------	------------

2.

a) *[zurückgenommen]*

b) *[zurückgenommen]*

3.

a) Diese Geschäftsberichte stellen Jahresabschlüsse im Sinne des § 331 Nr. 1 und Nr. 2 HGB dar.

b) *[zurückgenommen]*

4.

a) Diese Geschäftsberichte unterfallen dem Anwendungsbereich des § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG.

b) *[zurückgenommen]*

5. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit der Geschäftsberichte im Zeitpunkt der jeweiligen Veröffentlichung.

6. Die Unrichtigkeit beruhte auf Vorsatz.

IX. Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten

1. Folgende Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten geben die Verhältnisse der Beklagten insoweit unrichtig wieder, als die finanziellen Risiken aus dem Komplex Abgasmanipulation verschwiegen wurden und keine Rückstellungen für diese Risiken enthalten sind:

zum Zeitraum	folgende Berichte
2012	Q1, Q2, Q3, Q4
2013	Q1, Q2, Q3, Q4
2014	Q1, Q2, Q3, Q4

2015	Q1, Q2, Q3, Q4
2016	Q1, Q2, Q3, Q4
2017	Q1, Q2, Q3, Q4
2018	Q1, Q2, Q3, Q4

2.

a) Diese Zwischen- bzw. Quartalsberichte unterfallen dem Anwendungsbereich des § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG.

b) *[zurückgenommen]*

3. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit dieser Zwischen- und Quartalsberichte im Zeitpunkt der jeweiligen Veröffentlichung.

4. Die Unrichtigkeit beruhte auf Vorsatz.

X. Ad-hoc-Mitteilungen

1. Die Ad-hoc-Mitteilungen der Beklagten vom 21.02.2013, 12.07.2013, 14.10.2014, 18.12.2014, 01.10.2015, 22.04.2016, 19.05.2016, 11.07.2016, 11.04.2017, 22.12.2017, 16.05.2018, 20.06.2018, 26.09.2018, 07.10.2018 und 13.02.2019 enthalten Insiderinformationen im Sinne von § 13 WpHG a.F. bzw. Art. 7 der MMV. In diesen werden die finanziellen Risiken aus den Abgasmanipulationen verschwiegen, es finden sich keine Hinweise dazu, dass dadurch Aufwendungen in Milliardenhöhe anfallen und dadurch die Gewinne massiv belastet oder sogar Verluste entstehen werden und in der Bilanz Rückstellungen für diese Risiken gebildet werden müssen.

2. Diese Insiderinformationen betrafen die Beklagte unmittelbar im Sinne von §§ 37b Abs. 1 WpHG, 37c Abs. 1 WpHG bzw. § 97 Abs. 1 WpHG.

3. Die genannten Ad-hoc-Meldungen sind unwahr, unvollständig oder irreführend.

4. Die Beklagte kannte die Unrichtigkeit der Insiderinformationen.

5. Die Beklagte war gemäß § 15 WpHG a.F. bzw. Art. 7 MMV zur unverzüglichen Berichtigung der Ad-hoc-Mitteilungen verpflichtet.

6. Diese Berichtigungspflicht oblag der Beklagten ab dem jeweiligen Veröffentlichungszeitpunkt der Ad-hoc-Mitteilungen und entstand täglich als jeweils eigenständige Pflicht aufs Neue.

7. Diese Berichtigung hat die Beklagte unterlassen.

8. Diese Unterlassung beruhte auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

9. Die Veranlassung der Ad-hoc-Mitteilung durch die Beklagte war sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB.

10. Die Beklagte hat in Bezug auf die Beeinflussung von Anlageentscheidungen Dritter durch diese Ad-hoc-Mitteilungen vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

XI. Schaden

1. Maßgeblich für die Schadensberechnung sind nur die von einem Kläger geltend gemachten Transaktionen.

2. Der Ermittlung des Schadens kann ein hypothetischer Kursverlauf zugrunde gelegt werden.

3. Der Kursdifferenzschaden für die vom 01.01.2014 bis 31.12.2018 erworbenen Aktien der Daimler AG (WKN 710000) errechnet sich aus den jeweiligen Kaufkursen abzüglich eines „fair value“ von EUR 35,00 je Aktie.

E. Beantragte Feststellungsziele der Antragsgegnerin

I. Feststellungsziele der Antragsgegnerin

Die Antragsgegnerin beantragt in den Verfahren der Antragsteller Ziff. II. folgende Feststellungsziele:

1. Es wird festgestellt, dass seit dem 10. Juli 2012 keine nach § 15 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 17 Abs. 1 VO (EU) 596/2014 veröffentlichungspflichtige und nicht veröffentlichte Insiderinformation im Sinne von § 13 Abs. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 VO (EU) 596/2014 im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren vorgelegen hat, die die Beklagte unmittelbar betraf.

2. Es wird festgestellt, dass vermeintliche Ansprüche von Anlegern nach § 37b Abs. 1 WpHG a.F. gegen die Beklagte aufgrund angeblich pflichtwidrig unterlassener Veröffentlichung einer

Insiderinformation im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren vor dem 10. Juli 2012 verjährt wären.

3. Es wird festgestellt, dass die Gesellschaftsverhältnisse der Beklagten im Geschäftsbericht 2015, veröffentlicht am 18. Februar 2016, durch Aussagen im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren nicht unrichtig i.S.d. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG wiedergegeben wurden.

4. Es wird festgestellt, dass die Gesellschaftsverhältnisse der Beklagten im Geschäftsbericht 2016, veröffentlicht am 14. Februar 2017, durch Aussagen im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren nicht unrichtig i.S.d. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG wiedergegeben wurden.

5. Es wird festgestellt, dass Art. 15 VO (EU) 596/2014 kein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist.

6. Es wird festgestellt, dass verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten durch Aussagen oder durch vermeintlich unterlassene Aussagen im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren nicht sittenwidrig gegenüber Anlegern im Sinne des § 826 BGB gehandelt haben.

In sämtlichen o. g., die Antragsteller Ziff. II. betreffenden Ausgangsverfahren außer dem Verfahren 23 O 98/18 hat die Antragsgegnerin später zum Feststellungsziel 2. folgenden Hilfsantrag gestellt:

Es wird festgestellt, dass der Lauf der kenntnisunabhängigen Verjährung gemäß § 37b Abs. 4 WpHG a.F. (i.d.F. des Anlegerschutzverbesserungsgesetzes vom 28. Oktober 2004, BGBl. I, S. 2630 ff.) in dem Zeitpunkt beginnt, in dem die unverzügliche Veröffentlichung der Insiderinformation erstmals geboten war, jedoch unterlassen wurde.

II. Erweiterung der Feststellungsziele der Antragsgegnerin

Die Antragsgegnerin hat außerdem in sämtlichen die Antragsteller Ziff. II. betreffenden Ausgangsverfahren außer dem Verfahren 23 O 98/18 die folgenden weiteren Feststellungsziele beantragt:

1. Es wird festgestellt, dass ein Emittent den objektiven Tatbestand des § 37b Abs. 1 WpHG a.F. bzw. § 97 Abs. 1 Nr. 1 WpHG nur dann verwirklichen kann, wenn der zuständige Vorstand des Emittenten Kenntnis von den die Insiderinformation begründenden Umständen hat und dennoch davon absieht, die Insiderinformation unverzüglich zu veröffentlichen.

2. Es wird festgestellt, dass Informationen, die in der Regelberichterstattung eines Emittenten oder in überregionalen Zeitungen sowie in überregional verbreiteten Pressemitteilungen veröffentlicht werden, ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung als öffentlich bekannt im Sinne von § 13 Abs. 1 WpHG bzw. Art. 7 Abs. 1 MMV gelten.

3. Es wird festgestellt, dass die Verhältnisse einer Gesellschaft in einem Finanzbericht nur dann unrichtig im Sinne von § 331 Nr. 1, Nr. 2 HGB bzw. im Sinne von § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG wiedergegeben werden, wenn die Darstellung nach dem übereinstimmenden Urteil der Fachleute schlechthin unvertretbar ist.

4. Es wird festgestellt, dass die Unterlassung einer unverzüglichen Veröffentlichung einer Insiderinformation nur dann sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB sein kann, wenn die Veröffentlichungsbedürftigkeit daraus resultiert, dass die maßgebliche Information offensichtlich von existenzieller Bedeutung für den Emittenten ist und zugleich eine sittlich gebotene Handlungspflicht besteht.

F. Zulässigkeit der Musterverfahrensanhträge

I. Zulässigkeit der Musterverfahrensanhträge der Antragsteller Ziff. I.

1. Bindung an die bekanntgemachten Musterverfahrensanhträge

Soweit die Musterverfahrensanhträge der Antragsteller Ziff. I. im Klageregister bekanntgemacht wurden, ist das für den Vorlagebeschluss zuständige Gericht an die damit vom Prozessgericht bejahte Zulässigkeit der Anträge gebunden (vgl. Fullenkamp, in: Vorwerk/Wolf, KapMuG, 2. Aufl. 2020, KapMuG § 6, Rn. 17).

Abgesehen davon geht die Kammer, die selbst die Bekanntmachung veranlasst hat, bezüglich der betroffenen Ausgangsverfahren auch weiterhin von einer Zulässigkeit der jeweiligen Musterverfahrensanhträge aus.

2. Zulässigkeit der weiteren Musterverfahrensanhträge

Auch die Musterverfahrensanhträge in den weiteren Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. I., von deren Bekanntmachung die Kammer gem. § 3 Abs. 4 KapMuG abgesehen hat, sind zulässig.

Der Anwendungsbereich des Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetzes ist gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 KapMuG eröffnet, da in den Ausgangsverfahren jeweils Schadensersatzansprüche wegen behaupteter Verletzung von kapitalmarktrechtlichen Informationspflichten durch die Antragsgegnerin geltend gemacht werden.

Ein taugliches Feststellungsziel gem. § 2 Abs. 1 S. 1 KapMuG liegt vor.

Taugliche Feststellungsziele sind gem. § 2 Abs. 1 S. 1 KapMuG die folgenden: Begehrt werden kann die Feststellung des Vorliegens oder Nichtvorliegens einer anspruchsbegründenden oder

anspruchsausschließenden Voraussetzung, also von Tatbestandsmerkmalen bzw. von deren tatsächlichen Einzelementen (vgl. KK-Kruis, KapMuG, 2. Aufl. 2014, § 2, Rn. 39, 41 u. 43) oder die Klärung einer klärungsbedürftigen Rechtsfrage. Unzulässig ist die Feststellung von Ansprüchen als solchen, denn individuelle Anspruchsvoraussetzungen wie Kausalität, Schadenshöhe, Verjährung oder Verwirkung sind nicht feststellungsfähig (vgl. BGH, Beschluss vom 10. 6. 2008 - XI ZB 26/07, NZG 2008, 592, Rn. 15); sie müssen für jeden Anspruchsteller im Ausgangsverfahren individuell geprüft werden.

Die Feststellungsziele müssen dabei gemäß § 11 Abs. 1 S. 1 KapMuG i.V.m. § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO die Bestimmtheitsanforderungen von Klageanträgen im Zivilprozess erfüllen, da der Vorlagebeschluss im Musterverfahren an die Stelle der Klageschrift tritt. Die begehrten Feststellungen müssen also hinreichend bestimmt bezeichnet werden, so dass der Streitgegenstand hinreichend abgegrenzt ist und die Entscheidung, was später mit Bindungswirkung für die Ausgangsverfahren feststeht (§ 22 Abs. 1 KapMuG), nicht den jeweiligen Prozessgerichten der ausgesetzten Verfahren überlassen bleibt (vgl. BGH, Beschluss vom 19.09.2017 – XI ZB 17/15, NJW 2017, 3777, Rn. 64; BGH, Beschluss vom 09.01.2018 – II ZB 14/16, NJW-RR 2018, 490, Rn. 56).

Die Feststellungsziele müssen ferner gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 KapMuG für die Entscheidung des jeweiligen Ausgangsrechtsstreits entscheidungserheblich sein. Das ist dann der Fall, wenn bei einer abstrakten Betrachtung die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits von den Feststellungszielen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit abhängen kann. Umgekehrt ist die Entscheidungserheblichkeit dann zu verneinen, wenn der Ausgang des Ausgangsrechtsstreits von der begehrten Feststellung unter keinem denkbaren Gesichtspunkt abhängen kann. Nicht erforderlich ist es hingegen, dass die Entscheidung nach Klärung sämtlicher übrigen Anspruchsvoraussetzungen und Rechtsfragen nur noch von den Feststellungszielen abhängt. Die übrigen individuellen Anspruchsvoraussetzungen sind – soweit überhaupt erforderlich – erst nach Durchführung des Musterverfahrens zu klären (vgl. nur BGH, Beschl. v. 25.02.2016 – III ZB 74/15, BeckRS 2016, 5141, Rn. 14; BGH, Beschl. v. 28.01.2016 – III ZB 88/15, NZG 2016, 355, Rn. 13 f.; RegBegr. zum Gesetzentwurf zur Reform des KapMuG, BT-Drs. 17/8799, S. 17 f. und 20; KK-Kruis, KapMuG, 2. Aufl. 2014, § 3, Rn. 37 ff.; Vorwerk/Stender/Radtke-Rieger, in: Vorwerk/Wolf, KapMuG, 2. Aufl. 2020, KapMuG § 3, Rn. 7).

Nach diesen Maßstäben ist hier ein taugliches Feststellungsziel gem. § 2 Abs. 1 S. 1 KapMuG gegeben, weil die Feststellung des Vorliegens einer anspruchsbegründenden Voraussetzung begehrt wird, nämlich, dass die Antragsgegnerin gegen § 15 Abs. 1 S. 1 WpHG a.F. verstoßen haben soll, indem sie es unterlassen habe, die angebliche Entscheidung zum Einsatz verbotener Abschaltanlagen unverzüglich zu veröffentlichen.

Die begehrten Feststellungen sind auch hinreichend bestimmt bezeichnet und gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 KapMuG für die Entscheidung des jeweiligen Ausgangsrechtsstreits entscheidungserheblich.

Bei zutreffender Auslegung sind sämtliche Musterverfahrensansprüche der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19. gleichlautend. Zwar haben die Antragsteller Ziff. I. 3., 15., 18. und 19. in den Ausgangsverfahren 29 O 391/19, 29 O 407/19, 29 O 425/19 und 29 O 430/19 ihre Musterverfahrensansprüche nicht auch später jeweils noch ausdrücklich so umformuliert, wie dies die Antragsteller Ziff. I. 2., 4. bis 14., 16. und 17. in den Ausgangsverfahren 29 O 390/19, 29 O 392/19, 29 O 393/19, 29 O 394/19, 29 O 395/19, 29 O 396/19, 29 O 398/19, 29 O 403/19, 29 O 404/19, 29 O 405/19, 29 O 406/19, 29 O 408/19, 29 O 409/19 auf den dort erteilten Hinweis der Kammer jeweils getan haben. Die Musterverfahrensansprüche sind jedoch in den zuerst genannten Verfahren, da sie ebenso wie die später ausdrücklich umformulierten Ansprüche in den zuletzt genannten Verfahren ersichtlich auf die von der Antragsgegnerin veröffentlichte Rückrufliste bezogen sind, in gleicher Weise auszulegen.

Die gemäß der gebotenen Auslegung demnach gleichlautenden Ansprüche der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19. sind hinreichend bestimmt. Nach Auffassung der Kammer genügt für die hinreichende Bestimmtheit die erfolgte Nennung der angeblich betroffenen Motortypen: Die beantragte Feststellung soll sich auf alle Dieselfahrzeuge der Antragsgegnerin mit den genannten Motortypen erstrecken, wodurch sich zugleich in zeitlicher Hinsicht eine Beschränkung ergibt. Soweit man dem entgegen die so verstandene Fragestellung im Hinblick auf die verwendeten Formulierungen „jedenfalls“ und „mindestens“ (vgl. BGH v. 19.09.2017 – XI ZB 17/15, NJW 2017, 3777, Rn. 64 f.) für zu weit und damit nicht hinreichend bestimmt halten wollte, wäre das Feststellungsziel zumindest in Bezug auf die ausdrücklich genannten Fahrzeuge und Produktionszeiträume als hinreichend bestimmt und damit zulässig anzusehen. Im Übrigen beziehen sich die Antragsteller Ziff. I. ersichtlich auf die von der Antragsgegnerin veröffentlichte Rückrufliste mit Stand vom 14.09.2018 („Diesel Recall Mercedes-Benz - List of affected vehicles“; in der aktuellen Version abrufbar unter <https://www.daimler.com/dokumente/innovation/sonstiges/1.pdf>), so dass in diesem Fall das Feststellungsziel sogar dahingehend ausgelegt werden müsste, dass auch die zeitlich zwischen den im Feststellungsziel ausdrücklich genannten Modellen produzierten Modelle, die auf der Rückrufliste enthalten sind, ebenfalls von der beantragten Feststellung umfasst sind.

An der Bestimmtheit des Antrags fehlt es auch im Übrigen nicht. Aufgrund der diskutierten sekundären Darlegungslast des Emittenten (vgl. z.B. Bruchwitz in Just/Voß/Ritz/Becker, WpHG, 2015, § 37b a.F., Rn. 17 m.w.N., wonach bei einer Insiderinformation aus der Sphäre des Emittenten eine sekundäre Darlegungslast des Emittenten bejaht wird) können an die Bestimmtheit nicht derart strenge Anforderungen gestellt werden, dass zum Beispiel bzgl. der Entscheidung, unzulässige Abschaltvorrichtungen einzusetzen, der Ort, der Zeitpunkt und die beteiligten Personen exakt benannt werden müssen. Andernfalls wäre bei Insiderinformationen aus der Sphäre des Emittenten in den meisten Fällen ein Kapitalanleger-Musterverfahren ausgeschlossen, da der Anleger im Gegensatz zum Emittenten vom Ort und Zeitpunkt der Entscheidung und von den daran beteiligten Personen in der Regel keine Kenntnis hat. Dass dies dem Gesetzeszweck des KapMuG zuwiderliefe, liegt auf der Hand. Zudem ist der Musterverfahrensanspruch dahingehend zu verstehen, dass die Entscheidung, eine unzulässige Abschaltvorrichtung einzusetzen, in zeitlicher Hinsicht

jedenfalls unmittelbar mit Aufnahme der Produktion bzw. des Inverkehrbringens der jeweiligen Modelle erfolgte.

Die Ausgangsrechtsstreitigkeiten sind auch nicht wegen angeblicher Unschlüssigkeit der Klage entscheidungsreif. Ein gegebenenfalls unsubstantiiertes Vortrag hat nämlich nicht die Unschlüssigkeit der Klage zur Folge (vgl. Greger, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl., 2018, vor § 253, Rn. 23 m.w.N.). Dies gilt umso mehr, als im Rahmen des Musterverfahrens auch über den Umfang der Darlegungslast und ggf. über eine sekundäre Darlegungslast zu befinden ist.

Schließlich kann offenbleiben, ob ein Anspruch nach § 32b Abs. 1 WpHG a.F. / § 97 Abs. 1 Nr. 1 WpHG bereits verjährt ist, da das Feststellungsziel sowohl die Rechtsfrage beinhaltet, ob ein Verstoß gegen § 15 Abs. 1 S. 1 WpHG a.F. vorliegt, als auch die für andere Anspruchsgrundlagen – z.B. § 826 BGB oder § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 331 HGB – erforderliche anspruchsbegründende Voraussetzung „Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung“. Eine analoge Anwendung des § 37b Abs. 4 WpHG a.F. auf Ansprüche nach § 826 BGB kommt vorliegend nicht in Betracht (Zimmer/Grotheer in Schwark/Zimmerer, 4. Aufl. 2010, WpHG § 37c a.F., Rn. 99).

II. Zulässigkeit der Musterverfahrensansträge der Antragsteller Ziff. II.

1. Allgemeine Zulässigkeitsvoraussetzungen

Der Anwendungsbereich des KapMuG ist eröffnet. Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 KapMuG sind Schadensersatzansprüche wegen falscher, irreführender oder unterlassener öffentlicher Kapitalmarktinformation musterverfahrensfähig bzw. Schadensersatzansprüche wegen der Unterlassung der gebotenen Aufklärung darüber, dass eine öffentliche Kapitalmarktinformation falsch oder irreführend ist. In den Ausgangsverfahren geht es jeweils um Schadensersatzansprüche wegen behaupteter Verletzung von kapitalmarktrechtlichen Informationspflichten durch die Antragsgegnerin.

Die Anträge haben im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 2 Abs. 3 S. 2 KapMuG Bedeutung über den Einzelfall hinaus, weil die antragstellerseits behaupteten Informationspflichtverletzungen eine Vielzahl von (ehemaligen) Aktionären der Antragsgegnerin betreffen würden.

Von einer öffentlichen Bekanntmachung der Musterverfahrensansträge der Antragsteller Ziff. II. wurde gem. § 3 Abs. 4 KapMuG abgesehen, da die Voraussetzungen zur Einleitung eines Musterverfahrens nach § 6 Absatz 1 Satz 1 KapMuG vorliegen, weil bereits zehn gleichgerichtete Musterverfahrensansträge – nämlich die o.g. der Antragsteller Ziff. I. – innerhalb von sechs Monaten im Klageregister bekanntgemacht wurden.

2. Die einzelnen Feststellungsziele

Nach den vorstehend bereits erläuterten Maßstäben (s.o. F.I.2.) sind die im Tenor des Beschlusses genannten Feststellungsziele zulässig.

a) Zu I.: Entscheidung zum Einbau von Abschaltvorrichtungen

Die Feststellungsziele sind mit Ausnahme des Feststellungszieles Ziff. I. 4. zulässig.

Mit Ausnahme des Feststellungszieles Ziff. I. 4. sind die unter Ziff. I. beantragten Feststellungsziele in den Ausgangsfällen entscheidungserheblich. Die Feststellung, dass es sich bei den getroffenen Entscheidungen zum Einbau von Abschaltvorrichtungen jeweils um eine Insiderinformation handelt, ist mit Feststellungsantrag Ziff. I. 1. c) ebenfalls beantragt. Weiterer Darlegung der Antragsteller bedarf es hierzu nicht.

Auch hinsichtlich der Bestimmtheit der Feststellungsziele bestehen keine Bedenken.

Feststellungsziel Ziff. I. 1. a) ist aufgrund der Benennung der angeblich betroffenen Motoren hinreichend bestimmt. Der Vortrag erfolgt antragstellerseits auch nicht ins Blaue hinein, weil die Antragsgegnerin in den Ausgangsverfahren wie in zahlreichen gerichtsbekanntem Prozessen von Autokäufern die Verwendung von bestimmten Funktionalitäten einräumt bzw. diese nicht (substantiiert) bestreitet, die ggf. als Abschaltvorrichtungen aufgefasst werden können, sich aber darauf beruft, dass diese jeweils zulässig seien. Im Übrigen sind unstreitig Rückrufbescheide durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ergangen, weil nach dessen Auffassung unzulässige Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin vorhanden sind. Ein näherer Vortrag der Antragsteller, um welche Art von Abschaltvorrichtungen es sich handelt, als von jenen geleistet, ist nach Auffassung der Kammer nicht erforderlich. Im Übrigen ist die Frage ausreichender Substantiierung bzw. einer sekundären Darlegungslast im Hinblick auf die Feststellungsziele ohnehin richtigerweise Teil des Musterverfahrens. Auch der lange Zeitraum („seit 2012“) begegnet vor diesem Hintergrund keinen Bedenken, denn als Außenstehenden ist den Antragstellern Ziff. II. die Benennung von konkreten Entscheidungszeitpunkten bei der Antragsgegnerin nicht möglich. Durch den Bezug zu den Fahrzeugen mit den genannten Motorentypen ist eine hinreichende Bestimmtheit auch in zeitlicher Hinsicht gegeben.

Feststellungsziel Ziff. I. 1. b) ist jedenfalls angesichts der zuletzt erfolgten Konkretisierung durch Benennung von angeblich verletzten gesetzlichen Regelungen in Europa und den USA hinreichend bestimmt. Die Formulierung „insbesondere“ ist unschädlich, da das Feststellungsziel bei Bedenken insoweit jedenfalls dahingehend ausgelegt werden kann, dass zumindest Verstöße gegen die konkret genannten Vorschriften festgestellt werden sollen.

Feststellungsziel Ziff. I. 4. ist gemäß der von der Kammer in den Hinweisbeschlüssen vom 11.02.2020 in den bei ihr anhängigen Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. geäußerten Auffassung unzulässig. Die Antragsgegnerin hat nicht vorgetragen, dass sie von der Pflicht zur Veröffentlichung entsprechender behaupteter Insiderinformationen befreit bzw. zur Aufschiebung berechtigt gewesen wäre. Es fehlt daher an der Entscheidungserheblichkeit des Feststellungszieles Ziff. I. 4.

b) Zu II.: Aussagen der Beklagten, Abgaswerte nicht manipuliert zu haben

Das Feststellungsziel Ziffer II. 1. c) ist gemäß der bereits in den Hinweisbeschlüssen vom 11.02.2020 geäußerten Auffassung der Kammer unzulässig. Gegenstand des Feststellungsziels bildet eine Aussage, die sich auf „Unregelmäßigkeiten bei den CO₂-Werten“ von Fahrzeugen der Antragsgegnerin bezieht. Da die Antragsteller Ziff. II. nach ihrem bisherigen Vortrag ihre Ansprüche auf einen Rechtsverstoß in Bezug auf Stickoxidemissionen (NO_x) stützen und ausdrücklich keinen zu hohen CO₂-Ausstoß beanstanden, fehlt dem Feststellungsziel die Entscheidungserheblichkeit.

Im Übrigen sind die unter Ziffer II. beantragten Feststellungsziele zulässig, da sie hinreichend bestimmt und für die Ausgangsrechtsstreitigkeiten entscheidungserheblich sind. Da unter Ziffer II. 2. auch die Feststellung beantragt wird, dass es sich bei den herangezogenen Aussagen der Antragsgegnerin bzw. von deren damaligem Vorstandsvorsitzenden bzw. genauer gesagt der der behaupteten Kenntnis von der angeblichen Unrichtigkeit dieser Aussagen um Insiderinformationen handelt, verfangen die Einwände der Antragsgegnerin nicht, es fehle jeweils an der ausreichenden Darlegung einer öffentlichen Kapitalmarktinformation und damit an einer Anwendbarkeit des KapMuG. Denn nach § 1 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 KapMuG zählen zu den öffentlichen Kapitalmarktinformationen insbesondere Mitteilungen über Insiderinformationen. Davon abgesehen liegt es auch bei den wiedergegebenen Äußerungen des damaligen Vorstandsvorsitzenden der Antragsgegnerin in Presseinterviews auf der Hand, dass diese auch an den Kapitalmarkt gerichtet und damit für eine Vielzahl von Anlegern bestimmt waren. Für die weiteren von den Antragstellern Ziff. II. herangezogenen Aussagen im Geschäftsbericht 2015 ist die Bestimmtheit für den Kapitalmarkt offensichtlich. Warum, wie die Antragsgegnerin meint, die im Feststellungsziel Ziffer II. 1. e) herangezogene Aussage im Geschäftsbericht 2015, dass die mit BlueTec-Technologie und SCR-Abgasnachbehandlung ausgestatteten PKWs der Antragsgegnerin bereits heute die strengsten Abgasnormen erfüllten, nicht für Kapitalanleger relevant sein soll, erschließt sich der Kammer nicht.

Die im Zusammenhang mit einem von den Antragstellern Ziffer II. geltend gemachten Anspruch aus § 826 BGB formulierten Feststellungsziele Ziffer II. 7. bis 9. sind nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer möglichen – im Musterverfahren zu klärenden – sekundären Darlegungslast der Antragsgegnerin zu den Kenntnissen ihrer Repräsentanten zu bestimmten Zeitpunkten ausreichend bestimmt. Dass gerade die an den Kapitalmarkt gerichtete (unterlassene) Information vorsätzlich und sittenwidrig seitens der Antragsgegnerin erfolgte, ist nach Auffassung der Kammer von den Antragstellern Ziff. II. nicht lediglich ins Blaue hinein behauptet, da die für den damaligen Vorstandsvorsitzenden angeführten Motive, Wettbewerbsvorteile für die Antragsgegnerin zu ergattern und seine eigene gewinnabhängige Vergütungskomponente weiter steigern zu können, wenn man mit den Antragstellern Ziff. II. „Abgasmanipulationen“ durch die Antragsgegnerin unterstellt, jedenfalls nicht völlig abwegig erscheinen. Die Klärung bleibt letztlich dem Musterverfahren vorbehalten.

c) Zu III.: Installation der Abschaltvorrichtungen

Die unter Ziffer III. von den Antragstellern Ziff. II. beantragten Feststellungsziele sind alle zulässig.

Selbst die Antragsgegnerin geht überwiegend von deren Zulässigkeit aus. Soweit sie bei Feststellungsziel Ziff. III. 1. mangelnde Bestimmtheit rügt, folgt die Kammer dem nicht. Es wird insoweit auf die obigen Ausführungen zum Feststellungsziel Ziff. I. 1. verwiesen (s. o. F.II.2.a)).

Soweit die Antragsgegnerin bzgl. Feststellungsziel Ziff. III. 2. meint, es sei nicht dargelegt, wieso bei maßgeblicher „ex ante“-Betrachtung im Jahr 2012 die antragstellerseitig behauptete Installation von unerlaubten Abschaltvorrichtungen zu einer erheblichen Beeinflussung des Aktienkurses der Antragsgegnerin hätte führen können, ist dem zu entgegen, dass das erhebliche Kursbeeinflussungspotential ein Tatbestandsmerkmal einer Insiderinformation gem. § 13 Abs. 1 S. 1 WpHG a.F. bzw. Art. 7 Abs. 1 a) MMV ist. Die Feststellung, ob es sich tatsächlich um eine Insiderinformation handelt – und damit auch, ob erhebliches Kursbeeinflussungspotential gegeben war –, ist gerade Gegenstand der beantragten Feststellung und damit dem Musterverfahren vorbehalten. Auch für die Zeit vor Bekanntwerden des Dieselskandals bei der Volkswagen AG ist es nicht abwegig, dass eine nachträglich behördlicherseits beanstandete Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen erhebliche „Nachbesserungskosten“ zur Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes für die Antragsgegnerin mit sich bringt und damit ein erhebliches Kursbeeinflussungspotential besteht.

d) Zu IV.: Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab September 2015

Das Feststellungsziel Ziff. IV. 1. ist unzulässig.

Das Feststellungsziel Ziff. IV. 1. ist nicht hinreichend bestimmt. Nach Hinweis der Kammer auf die diesbezüglichen Bedenken haben die Antragsgegner Ziff. II. ihren Antrag zwar geändert, doch genügt dieser nach wie vor nicht den zu stellenden Bestimmtheitsanforderungen. Denn trotz des ausdrücklichen Hinweises im Beschluss vom 11.02.2020 haben die Antragsteller den Zeitraum der Untersuchung nicht näher bezeichnet und auch die angeblich untersuchten Fahrzeugmodelle nicht konkret benannt. Die alleinige zeitliche Angabe „ab September 2015“ führt zu einer nahezu uferlosen Weite des Feststellungszieles, da damit etwaige Untersuchungen von Dieselfahrzeugen der Antragsgegnerin, die des Kraftfahrt-Bundesamt möglicherweise fortlaufend durchführt, bis zum Tage der Entscheidung im Musterverfahren erfasst wären. Auch haben die Antragsteller Ziff. II. die angeblich untersuchten Modelle, auf die sich die beantragte Feststellung beziehen soll, nicht konkret bezeichnet, so dass auch insoweit keine hinreichende Eingrenzung möglich ist. Eine Bezeichnung konkreter Modelle, wäre Ihnen jedoch jedenfalls anhand der Veröffentlichung im Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen vom 22.04.2016 möglich gewesen.

Aufgrund der Unzulässigkeit des Feststellungszieles Ziff. IV. 1. entfallen auch die darauf bezogenen Feststellungsziele IV. 2. bis 5.

e) Zu V.: Zusage der Beklagten an KBA, Umrüstungen vorzunehmen

Die Feststellungsziele Ziff. V. sind zulässig.

Das Feststellungsziel Ziff. V. 1. bezieht sich ersichtlich auf die von Antragsgegnerseite nicht bestrittene Behauptung der Antragsteller Ziff. II., dass die Antragsgegnerin, nachdem sie im Februar 2016 vom KBA zu den Ergebnissen der vom KBA durchgeführten Abgasmessungen angehört wurde, dem KBA, ohne dass dies öffentlich bekanntgemacht wurde, zusagte, Maßnahmen zu ergreifen, die die Zweifel des KBA an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen ausräumen sollten. Die beantragte Feststellung, die insofern in zeitlicher Hinsicht hinreichend beschränkt ist, geht jedoch über den unstreitigen Sachverhalt insoweit hinaus, als es nicht nur auf konkret untersuchte Modelle und Motoren beschränkt ist. Letzteres ist dabei keine Behauptung ins Blaue hinein. Es ist durchaus naheliegend, dass über die konkret untersuchten Modelle bzw. Motoren hinaus ggf. Zusagen der Antragsgegnerin gegenüber dem KBA zu Software-Updates gemacht wurden. Auch ist öffentlich bekannt, dass die Antragsgegnerin inzwischen für eine Vielzahl an Dieselfahrzeugen Software-Updates im Rahmen von freiwilligen Kundendienstmaßnahmen anbietet.

Die beantragte Feststellung geht auch insoweit über den unstreitigen Sachverhalt hinaus, als darin von „Manipulation“ die Rede ist. Dies ist – auch unter Berücksichtigung des gesamten sonstigen Vortrags der Antragsteller Ziff. II. – im Sinne der bewussten Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen zu verstehen – ein Vorwurf, den die Antragsgegnerin von sich weist.

Insgesamt ist damit die unter Ziff. V. 1. beantragte Feststellung zulässig, da auch die notwendige Entscheidungserheblichkeit gegeben ist. Beides gilt auch für die weiteren Feststellungsziele V. 2. bis 5.

f) Zu VI.: Rückrufbescheid KBA vom 23.05.2018 bzgl. Mercedes Vito 1.6 Liter Diesel Euro 6

Alle Feststellungsziele Ziff. VI. sind unzulässig. Sie betreffen Vorgänge aus dem Jahr 2018, welche in zeitlicher Hinsicht nach den jeweiligen Aktienkäufen der Antragsteller Ziff. II. in den Ausgangsverfahren liegen. Eine Entscheidungserheblichkeit der betreffenden Feststellungsziele ist damit mangels Kausalität nicht gegeben. Soweit die Antragsteller Ziff. II. meinen, die Feststellungsziele Ziff. VI. seien für die Ermittlung des Schadens bei früher erfolgten Aktienkäufen gleichwohl relevant, weil sonst „Schwierigkeiten bei der Feststellung der Schadenshöhe nicht auszuschließen seien“, ist das – ganz abgesehen von der nicht auf die Schadenshöhe abzielenden Formulierung der Feststellungsziele – weder nachvollziehbar noch für die Zulässigkeit eines Feststellungszieles ausreichend (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 KapMuG).

g) Zu VII.: Rückrufaktion Juli/August 2018

Alle Feststellungsziele Ziff. VII. sind unzulässig. Sie betreffen wiederum Vorgänge aus dem Jahr 2018, die sogar noch nach denen der Feststellungsziele Ziff. VI. liegen. Es kann insofern auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden (s. o. F.II.2.f)).

h) Zu VIII.: Geschäftsberichte der Beklagten

Die ursprünglich beantragten Feststellungsziele Ziff. VIII. 2. a) und b), 3. b) und 4. b) wurden von den Antragstellern Ziff. II. nach Hinweis der Kammer in den Hinweisbeschlüssen vom 11.02.2020 auf deren Unzulässigkeit zurückgenommen.

Das Feststellungsziel Ziff. VIII. 1. ist hinreichend bestimmt. Der Begriff der „Abgasmanipulation“ ist mit Blick auf das gesamte Vorbringen der Antragsteller Ziff. II. und insbesondere die vorhergehenden Feststellungsziele dahingehend zu verstehen, dass die Antragsteller Ziff. II. behaupten, dass die Antragsgegnerin in den genannten Dieselfahrzeugen bewusst unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut hat.

Eine Entscheidungserheblichkeit des Feststellungszieles Ziff. VIII. 1. und damit eine Zulässigkeit besteht aber nur bzgl. des Geschäftsberichtes, der als letztes vor dem jeweiligen Aktienkauf veröffentlicht wurde. Für davor veröffentlichte frühere Geschäftsberichte wie für später veröffentlichte fehlt es von vornherein an der notwendigen Kausalität für eine Haftung. Denn (unterbliebene) Darstellungen in früheren Geschäftsberichten in Bezug auf antragstellerseits behauptete „Abgasmanipulationen“ sind durch diejenigen im jeweils aktuellen Geschäftsbericht überholt und für die Anlageentscheidung eines vernünftigen Anlegers ebensowenig mehr maßgeblich wie für die Preisbildung der Aktie.

Die Geschäftsberichte der Antragsgegnerin wurden zu folgenden Terminen veröffentlicht:

Geschäftsbericht	veröffentlicht am
2012	25.02.2013
2013	21.02.2014
2014	17.02.2015
2015	18.02.2016
2016	14.02.2017
2017	13.02.2018
2018	15.02.2019

Gleicht man dies mit den Daten der Aktienkäufe in den Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. ab (s. o. B.II.), ist das Feststellungsziel Ziff. VIII. 1. lediglich hinsichtlich der folgenden Geschäftsberichte entscheidungserheblich und zulässig:

- Geschäftsbericht 2015 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 389/19 am 19.02.2016 und im Ausgangsverfahren 29 O 401/19 am 03.11.2016),
- Geschäftsbericht 2016 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 247/19 am 15.03.2017, im Ausgangsverfahren 29 O 244/19 am 31.08.2017, im Ausgangsverfahren 29 O 402/19 am 06.10.2017, im Ausgangsverfahren 29 O 245/19 am 21.04.2017, 19.07.2017 und 19.10.2017 sowie im Ausgangsverfahren 29 O 98/18 am 09.02.2018),
- Geschäftsbericht 2017 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 247/19 am 13.03.2018, im Ausgangsverfahren 29 O 402/19 am 27.03.2018 und im Ausgangsverfahren 29 O 245/19 am 11.04.2018).

Die Geschäftsberichte 2012 bis 2014 sowie 2018 sind demgegenüber nicht entscheidungserheblich, insoweit ist das Feststellungsziel Ziff. VIII. 1. unzulässig.

Das Feststellungsziel Ziff. VIII. 3. a) ist in der vorgelegten Form zulässig, nachdem die Antragsteller Ziff. II. auf Hinweis der Kammer klargestellt haben, dass es ihnen um die Feststellung geht, dass die Geschäftsberichte der Antragsgegnerin dem Anwendungsbereich von § 331 Nr. 1 und Nr. 2 HGB unterfallen. Dementsprechend war das Feststellungsziel für die Vorlage auch zu fassen:

Diese Geschäftsberichte unterfallen dem Anwendungsbereich der § 331 Nr. 1 und Nr. 2 HGB.

Es geht insoweit um die musterverfahrensfähige Frage, ob konkret die von der Antragsgegnerin veröffentlichten „Geschäftsberichte“ für die Jahre 2015 bis 2017 zu einem der in den angegebenen Vorschriften genannten Tatmittel gehören.

Das entsprechende Feststellungsziel Ziff. VIII. 4. zur Feststellung einer Anwendbarkeit von § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG auf die genannten Geschäftsberichte der Antragsgegnerin ist demgemäß ebenfalls zulässig.

Schließlich sind auch die Feststellungsziele Ziff. VIII. 5. und 6. zulässig. Die beantragte Feststellung, dass die Antragsgegnerin etwaige falsche Darstellungen kannte bzw. vorsätzlich verursacht hat, ist dabei hinsichtlich der Tatbestände § 331 Nr. 1 oder Nr. 2 HGB bzw. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG dahingehend auszulegen, dass dies in Person eines – auch faktischen oder stellvertretenden – Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieds erfolgte, da nur diese Personen taugliche Täter i. S. d. § 331 Nr. 1 oder Nr. 2 HGB bzw. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG sind.

i) Zu IX.: Zwischen- bzw. Quartalsberichte der Beklagten

Das Feststellungsziel Ziff. IX. 1. ist hinreichend bestimmt (vgl. insoweit die obigen Ausführungen zum Feststellungsziel VIII. 1., s. o. F.II.2.h)), jedenfalls nach dem von den Antragstellern Ziff. II. ergänzten Vorbringen. Das Feststellungsziel ist allerdings nur teilweise entscheidungserheblich und daher auch nur insoweit zulässig.

Zwischenberichte für das 4. Quartal gibt es nach unbestrittenem Vortrag der Antragsgegnerin generell nicht – dies im Hinblick auf die Jahresgeschäftsberichte, die jeweils im Februar des Folgejahres erscheinen und das 4. Quartal logischerweise mit umfassen. Soweit Feststellungen hinsichtlich von Zwischenberichten für das 4. Quartal beantragt werden, ist das Feststellungsziel daher von vornherein unzulässig.

Eine Entscheidungserheblichkeit und damit Zulässigkeit besteht auch im Übrigen nur bzgl. des Zwischen- oder Geschäftsberichtes, der als letztes vor dem jeweiligen Aktienkauf veröffentlicht wurde. Für davor veröffentlichte frühere Berichte wie für später veröffentlichte fehlt es von vornherein an der notwendigen Kausalität für eine Haftung. Denn (unterbliebene) Darstellungen in früheren Geschäftsberichten in Bezug auf antragstellerseits behauptete „Abgasmanipulationen“ sind durch diejenigen im jeweils aktuellen Geschäftsbericht überholt und für die Anlageentscheidung eines vernünftigen Anlegers ebensowenig mehr maßgeblich wie für die Preisbildung der Aktie.

Die Antragsgegnerin hat seit 2012 regelmäßig Zwischenberichte und Geschäftsberichte, u. a. zu den in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Terminen veröffentlicht.

Zwischen- /Geschäftsbericht	veröffentlicht am
Geschäftsbericht 2014	17.02.2015
Zwischenbericht Q1 2015	28.04.2015
Zwischenbericht Q2 2015	23.07.2015
Zwischenbericht Q3 2015	22.10.2015
Geschäftsbericht 2015	18.02.2016
Zwischenbericht Q1 2016	22.04.2016
Zwischenbericht Q2 2016	21.07.2016
Zwischenbericht Q3 2016	21.10.2016
Geschäftsbericht 2016	14.02.2017

Zwischenbericht Q1 2017	26.04.2017
Zwischenbericht Q2 2017	26.07.2017
Zwischenbericht Q3 2017	20.10.2017
Geschäftsbericht 2017	13.02.2018
Zwischenbericht Q1 2018	27.04.2018
Zwischenbericht Q2 2018	26.07.2018
Zwischenbericht Q3 2018	25.10.2018
Geschäftsbericht 2018	15.02.2019

Gleicht man dies mit den Daten der Aktienkäufe in den Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. ab (s. o. B.II.), ergibt sich Folgendes:

Der früheste Aktienkauf in einem Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. erfolgte am 19.02.2016 (Ausgangsverfahren 29 O 389/19). Damit sind sämtliche Zwischenberichte vor dem unmittelbar vorausgegangenen Geschäftsbericht 2015 vom 18.02.2016 mangels Kausalität für den behaupteten Schaden nicht entscheidungserheblich. Entscheidungserheblich sind nur die folgenden Zwischenberichte:

- Zwischenbericht Q3 2016 vom 21.10.2016 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 401/19 am 03.11.2016),
- Zwischenbericht Q1 2017 vom 26.04.2017 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 245/19 am 19.07.2017),
- Zwischenbericht Q2 2017 vom 26.07.2017 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 29 O 244/19 am 31.08.2017, im Ausgangsverfahren 29 O 402/19 am 06.10.2017 und im Ausgangsverfahren 29 O 245/19 am 19.10.2017),
- Zwischenbericht Q3 2017 vom 20.10.2017 (Aktienkauf im Ausgangsverfahren 23 O 98/18 am 09.02.2018).

Zulässig ist das Feststellungsziel Ziff. IX. 1. daher nur hinsichtlich dieser Zwischenberichte.

Im Hinblick auf das Feststellungsziel Ziff. VIII. 1. hinsichtlich der Geschäftsberichte sei in diesem Zusammenhang noch angemerkt, dass zwar ein Geschäftsbericht den vorausgegangenen Zwischenbericht Q3 des jeweiligen Jahres ersetzt, nicht aber der Zwischenbericht Q1 den Geschäftsbericht des Vorjahres. Ein Geschäftsbericht für das gesamte Jahr, der u. a. den verbindlichen Jahresabschluss enthält, hat eine andere Qualität als ein Zwischenbericht, der vor allem die Entwicklung für ein einzelnes Quartal aufzeigt.

Das Feststellungsziel Ziff. IX. 2. b) wurde von den Antragstellern Ziff. II. zurückgenommen. Die weiteren Feststellungsziele Ziff. IX. 2. a) und 3. bis 6. sind entsprechend den Ausführungen zu den Feststellungszielen Ziff. VIII. (s. o. F.II.2.h)) zulässig, wobei auch hier die mit Feststellungsziel Ziff. IX. 3. beantragte Feststellung, dass die Antragsgegnerin etwaige falsche Darstellungen kannte bzw. vorsätzlich verursacht hat, hinsichtlich des Tatbestandes § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG dahingehend auszulegen ist, dass dies in Person eines – auch faktischen oder stellvertretenden – Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieds erfolgte, da nur diese Personen taugliche Täter i.S.d. § 400 Abs. 1 Nr. 1 AktG sind.

j) Zu X.: Ad-hoc-Mitteilungen

Nach den infolge der Hinweisbeschlüsse der Kammer vom 11.02.2020 ergänzten Ausführungen der Antragsteller Ziff. II. sind die Feststellungsziele Ziff. X. 1. und 3. hinreichend bestimmt.

Offenbar wollen die Antragsteller Ziff. II. – spätestens mit der Formulierung der Feststellungsziele Ziff. X. und deren näherer Begründung in Reaktion auf die Hinweisbeschlüsse der Kammer vom 11.02.2020 – ihre angeblichen Schadensersatzansprüche auch auf die behauptete Veröffentlichung unrichtiger Ad-hoc-Mitteilungen stützen.

Entscheidungserheblich können die Feststellungsziele von vornherein freilich nur hinsichtlich solcher Ad-hoc-Mitteilungen der Antragsgegnerin sein, die vor den Aktienkäufen der Antragsteller Ziff. II. erfolgten. Für Ad-hoc-Mitteilungen nach den Aktienkäufen der Antragsteller Ziff. II. fehlt es mangels Kausalität an der Entscheidungserheblichkeit. Der späteste Aktienkauf durch einen der Antragsteller Ziff. II. erfolgte am 11.04.2018 (Ausgangsverfahren 29 O 245/19). Damit sind die Ad-hoc-Mitteilungen vom 16.05.2018, 20.06.2018, 26.09.2018, 07.10.2018 und 13.02.2019 von vornherein nicht entscheidungserheblich. Hinsichtlich der übrigen von den Antragstellern Ziff. II. genannten Ad-hoc-Mitteilungen, die vor dem 11.04.2018 veröffentlicht wurden, ist eine Entscheidungserheblichkeit möglich, da eine etwaige Verbreitung unrichtiger (Ad-hoc-) Mitteilungen durch die Antragsgegnerin Schadensersatzansprüche sowohl nach § 37c WpHG a.F. bzw. § 98 WpHG als auch nach § 826 BGB auslösen kann. Insoweit bedarf es einer näheren Betrachtung der begehrten Feststellungen:

Soweit mit Feststellungsziel Ziff. X. 1. die Feststellung beantragt wird, dass die genannten Ad-hoc-Mitteilungen Insiderinformationen enthalten, fehlt es an der Entscheidungserheblichkeit, da dieser Vortrag von der Antragsgegnerin nicht bestritten wird; im Übrigen hat sie auch selbst die ausdrücklich als Ad-hoc-Mitteilungen bezeichneten Informationen veröffentlicht.

Ein Verschweigen von finanziellen Risiken bzw. notwendigen Rückstellungen wegen „Abgasmanipulationen“ (vgl. Feststellungsziel Ziff. X. 1.) ebenso wie unwahre, unvollständige oder irreführende Information insoweit (vgl. Feststellungsziel X. 3.) durch Ad-hoc-Mitteilungen kommt nur insoweit in Betracht, als die von Antragsgegnerseite herangezogenen Ad-hoc-Mitteilungen überhaupt im weiteren Sinne die finanzielle Lage der Antragsgegnerin im Allgemeinen bzw. speziell

das Thema Dieselabgasemissionen betreffen. Das ist bei den folgenden Ad-hoc-Mitteilungen ersichtlich nicht der Fall; das diesbezügliche Klagevorbringen in den Ausgangsverfahren ist damit unschlüssig, den Feststellungszielen Ziff. X. 1. und 3. fehlt es insoweit an der Entscheidungserheblichkeit: Ad-hoc-Mitteilung vom 21.02.2013 („Aufsichtsrat der Daimler AG beschließt Verlängerung der Verträge von Dr. Dieter Zetsche, Prof. Thomas Weber; Dr. Wolfgang Bernhard und Andreas Rentschler wechseln ihre Zuständigkeiten im Vorstand“), Ad-hoc-Mitteilung vom 01.10.2015 („Aufsichtsrat der Daimler AG schlägt Hauptversammlung weitere Amtszeit von Dr. Manfred Bischoff vor“) und Ad-hoc-Mitteilung vom 16.10.2017 („Daimler-Vorstand beschließt erste Schritte zur Stärkung der divisionalen Struktur“). Dabei ist allerdings anzumerken, dass die letztgenannte Ad-hoc-Mitteilung von den Antragstellern Ziff. II. zwar in ihrer Begründung angeführt wird, jedoch von vornherein nicht im Antrag Ziff. X. 1. enthalten ist.

Die Feststellungsziele Ziff. X. 1. und 3. sind im vorgenannten Umfang nur hinsichtlich folgender Ad-hoc-Mitteilungen der Antragsgegnerin entscheidungserheblich und zulässig:

- Ad-hoc-Mitteilung vom 12.07.2013 („EBIT des Daimler-Konzerns im zweiten Quartal 2013 über den aktuellen Markterwartungen“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 14.10.2014 („Daimler erzielt im dritten Quartal 2014 einen deutlich höheren industriellen Free Cash Flow als im Vorjahr. Die Geschäftsfelder erreichen ein deutlich höheres Ebit aus dem laufenden Geschäft.“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 18.12.2014 („Daimler erhöht Rückstellung für EU-Kartellrecht“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 22.04.2016 („U.S. Department of Justice (DOJ) fordert interne Untersuchung“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 19.05.2016 („Daimler Trucks ändert Ausblick für 2016“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 11.07.2016 („EBIT des Daimler-Konzerns bereinigt um Sonderfaktoren im zweiten Quartal 2016 deutlich über den Markterwartungen“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 11.04.2017 („Daimler EBIT des Daimler-Konzerns im ersten Quartal 2017 deutlich über den Markterwartungen“),
- Ad-hoc-Mitteilung vom 22.12.2017 („Durch Steuerreform in den USA deutliche Auswirkung auf Konzernergebnis“).

Das Feststellungsziel Ziff. X. 2. ist nicht entscheidungserheblich und damit unzulässig. Die unmittelbare Betroffenheit der Antragsgegnerin ist zwischen dieser und den Antragstellern Ziff. II. unstrittig.

Die weiteren Feststellungsziele Ziff. X. 4. bis 10. sind aufbauend auf den Feststellungszielen Ziff. X. 1. und 3. (soweit zulässig) entscheidungserheblich und daher zulässig.

k) Zu XI.: Schaden

Das Feststellungsziel Ziff. XI. 1. ist zulässig. Bei der Frage, ob für die Schadensberechnung nur die vom jeweiligen Kläger geltend gemachten Transaktionen oder auch andere (gewinnbringende)

Transaktionen schadensmindernd zu berücksichtigen sind, handelt es sich um eine entscheidungserhebliche Rechtsfrage.

Das Feststellungsziel Ziff. XI. 2. ist unzulässig, da nicht klärungsbedürftig. Es ist offensichtlich auf die Ermittlung des Kursdifferenzschadens bezogen, für den nach einhelliger Meinung ein hypothetischer Kursverlauf zugrunde gelegt werden kann und muss (vgl. BGH, Urteil vom 09.05.2005 – II ZR 287/02, NJW 2005, 2450, 2453 f. – EM.TV).

Das Feststellungsziel Ziff. XI. 3. ist zulässig. Wie der Kursdifferenzschaden zu ermitteln ist und welcher „fair value“ dabei zugrunde gelegt werden kann, ist in den Ausgangsverfahren entscheidungserheblich. Die beantragte Feststellung kann dabei, anders als die Antragsgegnerin meint, nicht mit der Begründung abgelehnt werden, sie sei nicht klärungsbedürftig, weil die darin zum Ausdruck kommende Vorgehensweise zur Schadensberechnung der bisherigen Rechtsprechung widerspreche und geradezu „abwegig“ sei. Die rechtliche Prüfung bleibt insoweit dem Musterverfahren vorbehalten.

III. Zulässigkeit des Musterverfahrensanspruchs der Antragsgegnerin

1. Zulässigkeitsvoraussetzungen

Wegen der allgemeinen Zulässigkeitsvoraussetzungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen (s. o. F.II.1.).

Von einer öffentlichen Bekanntmachung der Musterverfahrensansprüche der Antragsgegnerin wurde gem. § 3 Abs. 4 KapMuG abgesehen, da die Voraussetzungen zur Einleitung eines Musterverfahrens nach § 6 Absatz 1 Satz 1 KapMuG vorliegen, weil bereits zehn gleichgerichtete (s. u. H.IV.) Musterverfahrensansprüche – nämlich die o. g. der Antragsteller Ziff. I. – innerhalb von sechs Monaten im Klageregister bekanntgemacht wurden.

2. Die einzelnen Feststellungsziele

Die Antragsgegnerin hat zunächst sechs Feststellungsziele sowie später einen Hilfsantrag formuliert. Diese werden im vorliegenden Beschluss unter der Ziffer I. geführt. In Reaktion auf die Hinweisbeschlüsse der Kammer vom 11.02.2020 hat die Antragsgegnerin weitere vier Feststellungsziele beantragt, die hier unter Ziffer II. behandelt werden.

a) Zu I.

Die Feststellungsziele Ziff. I. 1., 3., 4. und 6. der Antragsgegnerin sind unzulässig. Es fehlt ihnen an der hinreichenden Bestimmtheit.

Vor dem Hintergrund der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGH, Urt. v. 19.09.2017 – XI ZB 17/15) ist das **Feststellungsziel Ziff. I. 1.** zu unbestimmt und zu weit gefasst. Die Umstände, Tatsachen und Vorgänge im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologien zur Emissionsminderung und darauf bezogenen behördlichen Anfragen,

Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren müssten detailliert dargelegt werden. Hielte man ein – wie hier – derart weit gefasstes Feststellungsziel für zulässig, würde dies im Ergebnis bedeuten, dass der gesamte Themenkomplex im Zusammenhang mit der Emissionsminderung beurteilt werden müsste und selbst dann keine Sicherheit bestünde, alle denkbaren Umstände, Tatsachen und Vorgänge erkannt und diese einer Prüfung unterzogen zu haben. Das Feststellungsziel – so wie von der Antragsgegnerin gefasst – ließe sich demnach nicht beantworten (vgl. auch zum Bestimmtheitsgebot bei negativen Feststellungsklagen: BGH, Urt. v. 03.05.1983 – VI ZR 79/80, wonach etwa die Angabe, dass der Kläger dem Beklagten nichts schulde, nicht ausreichend ist, sondern die Angabe des Schuldgrundes und des Schuldgegenstandes erforderlich sind; Foerste, in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl., 2019, § 256, Rn. 36, wonach der Anspruch, dessen der Beklagte sich berühmt, so genau beschrieben und beziffert sein muss, wie dessen Behauptung es erlauben).

Anders als die Antragsgegnerin meint, misst die Kammer bei der Beurteilung der Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. II. einerseits und derjenigen der Antragsgegnerin andererseits hinsichtlich der notwendigen Bestimmtheit auch nicht unzulässigerweise mit zweierlei Maß. Denn es ist zu berücksichtigen, dass den Antragstellern Ziff. II. als Außenstehenden eine genauere Bezeichnung von Ort, Zeitpunkt, Fahrzeugen und Kenntnis habenden Personen bei der Antragsgegnerin nicht möglich ist. Im Musterverfahren wird daher insoweit auch die Frage einer sekundären Darlegungslast der Antragsgegnerin zu klären sein. Im Gegensatz dazu wäre die Antragsgegnerin in der Lage, auch alle internen, nicht öffentlich bekannten Vorgänge, auf welche sich die beantragte Feststellung beziehen soll, im Antrag zu bezeichnen. Ihr Antrag ist jedoch denkbar weit gefasst und bezogen auf „im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren“. Zwar hat die Antragsgegnerin in ihrer Begründung beispielhaft („namentlich“) einzelne Ereignisse genannt, dies genügt jedoch nicht, um die nahezu uferlose Weite des Antrags zu beschränken.

Für die **Feststellungsziele Ziff. I. 3., 4. und 6.** der Antragsgegnerin gilt nichts anderes. Auch sie sind mangels hinreichender Bestimmtheit unzulässig. Denn auch hier wird jeweils dieselbe weite Formulierung „im Zusammenhang mit der in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen eingesetzten Technologie zur Emissionsminderung und darauf bezogene behördliche Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren“ benutzt wie im Feststellungsziel Ziff. I. 1. der Antragsgegnerin.

Das **Feststellungsziel Ziff. I. 2.** ist im ursprünglichen Hauptantrag unzulässig, weil die Verjährung von Anlegeransprüchen jeweils eine Einzelfallfrage ist, die nicht musterverfahrensfähig ist – der Lauf der Verjährungsfrist könnte im Einzelfall z.B. gehemmt worden sein oder es könnten Verjährungsverzichtvereinbarungen vorliegen. Demgegenüber ist der spätere **Hilfsantrag** der Antragsgegnerin zum Feststellungsziel Ziff. I. 2. zulässig. Es handelt sich um eine Rechtsfrage, die entscheidungserheblich ist.

Das **Feststellungsziel Ziff. I. 5.** ist als entscheidungserhebliche Rechtsfrage ebenfalls zulässig.

b) Zu II.

Die von der Antragsgegnerin später beantragten weiteren **Feststellungsziele Ziff. II. 1. bis 4.** betreffen jeweils entscheidungserhebliche klärungsbedürftige Rechtsfragen und sind damit zulässig.

G. Zuständigkeit für die Vorlageentscheidung

Zuständig für den Vorlagebeschluss ist nach § 6 Abs. 2 KapMuG das Prozessgericht, bei dem der erste bekanntgemachte Musterverfahrens Antrag gestellt wurde. Das ist das Landgericht Stuttgart – 29. Zivilkammer –.

H. Voraussetzungen des Vorlagebeschlusses

Die im Tenor genannten Feststellungsziele sind dem Oberlandesgericht vorzulegen, da das notwendige Quorum erreicht ist.

I. Das Quorum des § 6 Abs. 1 S. 1 KapMuG

Nach § 6 Abs. 1 S. 1 KapMuG ist durch Vorlagebeschluss eine Entscheidung des im Rechtszug übergeordneten Oberlandesgerichts – hier also des Oberlandesgerichtes Stuttgart – über die Feststellungsziele gleichgerichteter Musterverfahrensanträge herbeizuführen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach der ersten Bekanntmachung eines Musterverfahrensantrags mindestens neun weitere gleichgerichtete Musterverfahrensanträge bekanntgemacht wurden.

Nach der Definition in § 4 Abs. 1 KapMuG ist die Gleichgerichtetheit von Musterverfahrensanträgen zu bejahen, wenn deren Feststellungsziele den gleichen zugrundeliegenden Lebenssachverhalt betreffen. Der maßgebliche Lebenssachverhalt wird durch alle Tatsachen bestimmt, die bei einer natürlichen, vom Standpunkt der Parteien ausgehenden und den Sachverhalt seinem Wesen nach erfassenden Betrachtung zu dem zur Entscheidung gestellten Tatsachenkomplex gehören, den der Kläger zur Stützung seines Rechtsschutzbegehrens dem Gericht vorträgt. Das gilt unabhängig davon, ob die einzelnen Tatsachen des Lebenssachverhalts von den Parteien im jeweiligen Ausgangsverfahren vorgetragen worden sind oder nicht. Es ist daher nicht erforderlich, dass die Feststellungsziele i.S.v. § 2 Abs. 1 S. 1 KapMuG inhaltlich gleich sind, wenn ihnen nur der gleiche Lebenssachverhalt zugrunde liegt. In einem Musterverfahren können also verschiedene Feststellungsziele verbunden werden, obwohl sie nicht alle in allen Musterverfahrensanträgen genannt wurden (vgl. BT-Drs. 17/8799, 19; Riedel, in: Vorwerk/Wolf, KapMuG, 2. Aufl. 2020, KapMuG § 4, Rn. 12).

Um der mit dem KapMuG verfolgten Zielsetzung, namentlich der konzentrierten Erledigung verfahrensübergreifend verallgemeinerungsfähiger Tatsachen- und Rechtsfragen auf dem Gebiet

des Kapitalmarktrechts, gerecht zu werden, ist die größtmögliche Bündelung aller möglichen Feststellungsziele wünschenswert. An die Voraussetzungen für einen gleichen Lebenssachverhalt dürfen insoweit nicht zu strenge Anforderungen gestellt werden (vgl. Riedel, in: Vorwerk/Wolf, KapMuG, 2. Aufl. 2020, KapMuG § 4, Rn. 13). So können z. B. Klagen aufgrund von Prospekthaltung im engeren und im weiteren Sinn – gegen Emittenten, Anbieter oder Zielgesellschaften einerseits und gegen Anlageberater und -vermittler andererseits – in einem Musterverfahren zusammengefasst werden (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 2 KapMuG; BT-Drs. 17/8799, 16). Von einem einheitlichen Lebenssachverhalt ist in solchen Fällen etwa auszugehen, wenn sich der Anleger auf eine fehlerhafte Beratung beruft, zugleich Prospektfehler geltend macht und der Prospekt der Beratung zugrunde lag (BGH, Beschluss vom 02.12.2014 – XI ZB 17/13, NJW-RR 2015, 299). Auch können über einen längeren Zeitraum unterlassene bzw. verschiedene angeblich unrichtige Ad-hoc-Mitteilungen einen einheitlichen Lebenssachverhalt darstellen (Riedel, in: Vorwerk/Wolf, KapMuG, 2. Aufl. 2020, KapMuG § 4, Rn. 13). So wäre es nicht sachgerecht, im Falle verschiedener, aber inhaltlich zusammenhängender Kapitalmarktinformationen von unterschiedlichen Lebenssachverhalten auszugehen. Denn eine solche Sichtweise hätte insbesondere in Fällen, in denen ein Emittent wegen der Veröffentlichung mehrerer unrichtiger Ad-hoc-Mitteilungen und/oder wegen zu verschiedenen Zeitpunkten angeblich unterlassener Ad-hoc-Mitteilungen in Anspruch genommen wird, zur Folge, dass selbst dann verschiedene Musterverfahren durchzuführen wären, wenn sämtlichen unrichtigen bzw. unterlassenen Mitteilungen eine einheitliche Gesamtthematik zugrunde läge. Gegebenenfalls würden diese verschiedenen Musterverfahren sogar bei verschiedenen Spruchkörpern oder bei verschiedenen Oberlandesgerichten geführt. Eine derartige Parzellierung einer einheitlichen Thematik wäre in prozessökonomischer Hinsicht nicht sachgerecht, sondern hätte zur Folge, dass ein zusammenhängender Vorgang künstlich aufgespalten wird (so OLG Stuttgart, Beschl. v. 27.03.2019 – 20 Kap 2/17, BeckRS 2019, 8148, Rn. 153 f.; vom BGH, Beschl. v. 16.06.2020 – II ZB 10/19, BKR 2020, 658, 661, Rn. 25, wurde die Frage ausdrücklich offengelassen, ob von unterschiedlichen Lebenssachverhalten stets dann gesprochen werden muss, wenn sich in einem gestreckten Sachverhalt unterschiedliche Anknüpfungspunkte für Ad-hoc-Mitteilungspflichten ergeben können).

II. Antragsteller Ziff. I.

Für die bei zutreffender Auslegung (s.o. F.I.2.) jeweils gleichlautenden Musterverfahrensanhträge der **Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19.** ist die Voraussetzung des § 6 Abs. 1 S. 1 KapMuG, dass innerhalb von sechs Monaten nach der ersten Bekanntmachung eines Musterverfahrensanhtrags mindestens neun weitere gleichgerichtete Musterverfahrensanhträge bekanntgemacht wurden, durch Bekanntmachung der Musterverfahrensanhträge in den Ausgangsverfahren 29 O 390/19, 29 O 392/19, 29 O 394/19, 29 O 395/19, 29 O 398/19, 29 O 403/19, 29 O 404/19, 29 O 405/19, 29 O 406/19 und 29 O 409/19 durch jeweiligen Beschluss vom 11.02.2020 gegeben.

Für den Musterverfahrens Antrag des **Antragstellers Ziff. I. 1.** im Ausgangsverfahren 29 O 204/18, der bereits zuvor mit Beschluss vom 20.12.2018 im Klageregister bekanntgemacht worden war, ist die Voraussetzung ebenfalls erfüllt, da es sich um einen gleichgerichteten Musterverfahrens Antrag handelt und vor Ablauf der sechsmonatigen Frist nach § 6 Abs. 1 KapMuG zwar keine weiteren neun gleichgerichteten Musterverfahrens Anträge bekanntgemacht wurden, solche jedoch beim Landgericht seitens der Antragsteller Ziff. I. 2. u.a. in den Ausgangsverfahren 29 O 390/19, 29 O 392/19, 29 O 393/19, 29 O 394/19, 29 O 395/19, 29 O 396/19, 29 O 398/19, 29 O 403/19, 29 O 404/19, 29 O 405/19, 29 O 406/19, 29 O 407/19, 29 O 408/19, 29 O 409/19 bereits eingegangen waren.

Nach den vorstehend näher erläuterten anzuwendenden Maßstäben (s.o. H.I.) liegt dem Feststellungsziel des Antragstellers Ziff. I. 1. der gleiche Lebenssachverhalt zugrunde wie dem Feststellungsziel der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19., nämlich behauptete Kapitalmarktinformationspflichtverletzungen der Antragsgegnerin im Zusammenhang mit dem angeblichen Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen mit bestimmten Motortypen. Zwar ist das Feststellungsziel des Antragstellers Ziff. I. 1., sowohl was das angeblich betroffene Fahrzeugmodell als auch den Produktionszeitraum angeht, enger gefasst als das der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19. Nachdem allerdings dort auch der Motor OM 651 genannt wird, der u.a. im Modell C 220 d verbaut wurde (vgl. z.B. https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_OM_651) und ferner der im Feststellungsziel der Antragstellers Ziff. I. 1. genannte Produktionszeitraum vollständig innerhalb des durch die in den Anträgen der Antragsteller Ziff. I. 2. bis 19. für die konkreten Modelle genannten Zeitraums liegt, bestehen keine Zweifel daran, dass den Musterverfahrens Anträgen der gleiche Lebenssachverhalt zugrunde liegt.

III. Antragsteller Ziff. II.

Auch die Musterverfahrens Anträge der Antragsteller Ziff. II. sind mit denen der Antragsteller Ziff. I. gleichgerichtet, da ihnen jeweils der gleiche Lebenssachverhalt zugrunde liegt. Das notwendige Quorum ist daher erfüllt.

Die in den Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. gestellten Musterverfahrens Anträge der Antragsteller und der Antragsgegnerin belaufen sich lediglich auf die Zahl von neun (sieben Ausgangsverfahren, eines mit zwei Klägern, in denen jeweils die Kläger und die Beklagte Musterverfahrens Anträge gestellt haben). Sie erfüllen daher für sich genommen noch nicht das Quorum von insgesamt zehn gleichgerichteten Musterverfahrens Anträgen, das § 6 Abs. 1 S. 1 KapMuG fordert.

Das notwendige Quorum ist allerdings unproblematisch erfüllt, wenn man die Musterverfahrens Anträge der Antragsteller Ziff. I. in die Betrachtung mit einbezieht. Denn die Musterverfahrens Anträge der Antragsteller Ziff. II. und der Antragsgegnerin sind mit denen der Antragsteller Ziff. I. gleichgerichtet. Alle betreffen den gleichen zugrundeliegenden Lebenssachverhalt, nämlich behauptete Kapitalmarktinformationspflichtverletzungen der Antragsgegnerin im Zusammenhang

mit dem angeblichen Einsatz verbotener Abschaltseinrichtungen in Dieselfahrzeugen mit bestimmten Motortypen jedenfalls seit dem Jahr 2012. Dass die Antragsteller Ziff. II. mit ihren einzelnen Feststellungszielen über die (bisherigen) Feststellungsziele der Antragsteller Ziff. I. (die freilich gem. § 15 KapMuG im Musterverfahren noch erweitert werden können) in verschiedener Hinsicht konkretere Feststellungen zu einzelnen Aspekten des Einbaus verbotener Abschaltseinrichtungen begehren – wie z.B. zu einzelnen Äußerungen des damaligen Vorstandsvorsitzenden der Antragsgegnerin, zu bestimmten Zwischen- bzw. Geschäftsberichten und Ad-hoc-Mitteilungen der Antragsgegnerin – ist unerheblich. Die Antragsteller Ziff. I. stützen ihre Klagen in den Ausgangsverfahren vielmehr ebenfalls auf zahlreiche dieser (und weitere) Einzelaspekte des gesamt Geschehens, die von ihnen in Übereinstimmung mit den Antragstellern Ziff. II. vorgetragen werden, indem sie – wie die Antragsteller Ziff. II. – auf behauptetes aktives Tun der Antragsgegnerin in Form der Entscheidung zum Einbau unzulässiger Abschaltseinrichtungen und deren Vollzug, auf das Unterlassen der Aufdeckung sowie auf positive (gezielte) Falschinformation in Ad-hoc- und Regelpublizität der Antragsgegnerin abstellen.

Für die Einordnung des den Klagen der Antragsteller Ziff. I. und Ziff. II. zugrundeliegenden Vorbringens als gleicher Lebenssachverhalt spricht im Übrigen auch der Umstand, dass es nicht um einen Bekanntwerdenszeitpunkt einer (Gesamt-) Information geht, sondern mehrere Zeitpunkte des Bekanntwerdens von Teilinformationen als Zwischenschritte eines gestreckten (möglicherweise noch nicht abgeschlossenen) Vorgangs von den Antragstellern vorgetragen werden, die sinnvoll nur einheitlich betrachtet werden können.

IV. Antragsgegnerin

Die Musterverfahrensansprüche der Antragsgegnerin in den Ausgangsverfahren der Antragsteller Ziff. II. sind zu denen der Antragsteller Ziff. II. gleichgerichtet, da sie (logischerweise) den gleichen zugrundeliegenden Lebenssachverhalt betreffen. Damit sind die Musterverfahrensansprüche der Antragsgegnerin allerdings auch gleichgerichtet zu denen der Antragsteller Ziff. I. (s. o. H.III.). Das notwendige Quorum ist folglich erfüllt.

I. Öffentliche Bekanntmachung des Vorlagebeschlusses

Gemäß § 6 Abs. 4 KapMuG ist der Inhalt des Vorlagebeschlusses im Klageregister öffentlich bekanntzumachen.

Dr. Schmid
Vorsitzender Richter
am Landgericht

Dr. Köhler
Richter
am Landgericht

Dr. Decker
Richter
am Landgericht