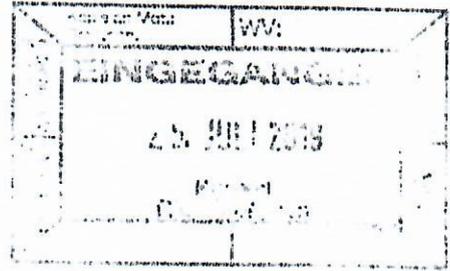


Beglaubigte Abschrift

6 O 511/18

Verkündet am 24.07.2019

gez.
Kuhrt-Mahn, JAng
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Itzehoe

Urteil

Im Namen des Volkes

JG OS

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwältin **Karin Dietrich-Olsen**, Viktoriastraße 12, 25524 Itzehoe, Gz.: 169/18

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **KSP Kanzlei Dr. Seegers, Dr. Frankenheim Rechtsanwaltsgesellschaft
mbH**, Kaiser-Wilhelm-Straße 40, 20355 Hamburg, Gz.: VT1922109

wegen Forderung

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Itzehoe durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht
Schmidt als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 03.07.2019 für Recht er-
kannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger **11.210,48 €** nebst Zinsen in Höhe von 5 %
- Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25. Januar 2019 sowie Zinsen
aus 15.381,00 € in Höhe von 4 % für die Zeit vom 01. November 2013 bis zum 24.
Januar 2019, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des PKW der Marke:
VW, Typ: Caddy 2.0 TDI BMT 103 kW (Fahrzeugidentifikationsnummer:

WV2ZZZ2KZEX030757) zu zahlen.

2. Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger 1.089,86 € nebst Zinsen in Höhe von 5 % - Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25. Januar 2019 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Tenor zu oben 1. bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
7. Der Streitwert wird auf 16.470,86 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Fahrzeugherstellerin und als Herstellerin des Dieselmotors des Typs EA 189 EU 5 auf Schadensersatz wegen eines Kaufvertrages über den Erwerb eines Neuwagens, der vom sog. „Abgasskandal“ betroffen ist, in Anspruch.

Der Kläger erwarb von der unabhängigen VW-Vertragshändlerin der Firma Autohaus Hermann Horst OHG, in 25560 Schenefeld, Bahnhofstraße 14, auf der Grundlage der „Verbindlichen Bestellung eines neuen Kraftfahrzeuges“ vom 14.10.2013 einen fabrikneuen PKW der Marke: VW, Typ: Caddy 2.0 TDI BMT 103 kW (Fahrzeugidentifikationsnummer: WV2ZZZ2KZEX030757) zum Preis von 21.900,00 € (brutto). Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Daten aus der verbindlichen Bestellung vom 14.10.2013 (Anlage K 1, Bl. 13) und die Rechnung vom 16.10.2013 (Bl. 14) verwiesen. Der Kaufpreis wurde von dem Kläger am 16.10.2013 bezahlt und der PKW wurde auf den Kläger zugelassen. Er rüstete das Fahrzeug mit einer starren Anhängerkupplung zu einem Preis von **680,00 €** aus.

Der PKW ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet. Die Beklagte stellte diese neue Baureihe von Dieselmotoren im Jahr 2007 vor, die sie ab 2008 in Serie baute und auch in den USA vermarktete. Insgesamt wurden ca. 11 Millionen dieser Motoren ausgeliefert. Dieser Motor des Typs EA 189 EU 5 ist mit einer Motorsteuersoftware ausgestattet, die den Ausstoß von

Stickoxid („NOx“) im behördlichen Prüfverfahren optimiert. Die Software erkennt, ob sich das Kfz auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Auf dem Rollenprüfstand schaltet die Motorsteuerung in einen NOx-optimierten Modus 1, bei dem es eine erhöhte Abgasrückführungsrate gibt; im normalen Fahrbetrieb befindet sich der Motor durchgehend im partikeloptimierten Modus 0. Dadurch werden auf dem Prüfstand geringere Stickoxidwerte als im Normalbetrieb erzielt und konnten die nach der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten werden. Die VW-Vertragshändlerin, von der Kläger das Fahrzeug erwarb, wusste im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses nichts von dieser technischen Ausführung. Sie verwandte zur Vermarktung der von der Beklagten hergestellten Fahrzeuge die von ihr erstellten Prospekte und Broschüren.

Am 30.05.2014 publizierte die Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) die Erkenntnisse einer von ihr in Auftrag gegebenen Studie der West Virginia University. Sie deckte auf, dass der Stickoxid-Ausstoß bei zwei getesteten Dieselmotoren der nicht namentlich genannten Modelle der Beklagten die gesetzlich zulässigen US-Standards um das fünf- bis 35-fache überstieg.

Am 20. September 2015 räumte die Beklagte die Verstöße gegenüber der amerikanischen Umweltbehörde (United States Environment Protection Agency) schließlich öffentlich ein. Erst am 22. September 2015 veröffentlichte die Beklagte eine Mitteilung, der zufolge nach bisherigen internen Prüfungen weltweit rund elf Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA 189 Auffälligkeiten in Bezug auf ihren Stickoxidausstoß aufwiesen.

Das Kraftfahrtbundesamt (im Folgenden „KBA“), das in der verbauten Software anders als die Beklagte eine den gesetzlichen Vorgaben der VO (EU) Nr. 715/2007 widersprechende Abschalteneinrichtung sieht, ordnete am 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Markenfahrzeugen an und verlangte, dass alle Fahrzeuge, die über eine solche Software verfügen, „in den vorschriftsmäßigen Zustand zu versetzen“ sind. Das ist gerichtsbekannt.

Der VW-Konzern entwickelte im Anschluss daran für den betroffenen Motortyp ein Software-Update, das dazu führen soll, dass der Prüfstandmodus künftig auch für den Betrieb des Fahrzeugs im realen Straßenverkehr maßgeblich ist und gleichzeitig die Stickoxidvorgaben der EU-5-Norm eingehalten werden.

Das KBA erteilte nach und nach jeweils die Freigaben der Software-Updates für die betroffenen Motorentypen. Die Umsetzung dieser Maßnahme begann im Dezember 2015 in Abstimmung und mit einem vom KBA gebilligten Zeit- und Maßnahmenplan. Mit u.a. an die Beklagte gerichtetem Schreiben gab das KBA die technische Lösung für das Fahrzeugmodell des Klägers frei.

Die Beklagte informierte im August 2016 (Anlage K 4, Bl. 27 f d.A.) auch den Kläger über die entsprechend zur Verfügung stehende Software-Lösung. Die Beklagte forderte den Kläger dazu auf, einen Termin zum Aufspielen des Software-Updates zu vereinbaren. Im Anschluss ließ der Kläger das Software-Update von einer VW-Vertragshändlerin im September 2016 (Anlage K 6, Bl. 29 d.A.) aufspielen. Er nutzt das Fahrzeug seitdem weiter. Im Sommer 2017 musste der Kläger mit dem Fahrzeug die Werkstatt aufsuchen, nachdem die Motorsteuerungslampe aufgeleuchtet hatte und die Lambdasonde und der Rußpartikelfilter von einer Versottung betroffen waren; für die Reparatur in der Werkstatt der Verkäuferin zahlte er **409,86 €**.

Die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung am 03.07.2019 unstreitig 146.555 km.

Der Kläger hat mit der Klage vom 28.12.2018 vorrangig Schadensersatz in Höhe des gezahlten Kaufpreises Zug-um-Zug gegen Übereignung des streitgegenständlichen PKW unter Berücksichtigung eines Gebrauchsvorteils in Höhe von 6.519,00 € ($21.900,00 \text{ €} - 6.519,00 \text{ €} = 16.470,86 \text{ €}$) geltend gemacht. Dabei ist der Kläger für den Zeitpunkt der Klageerhebung von einer Kilometerleistung des erworbenen Fahrzeuges in Höhe von 135.000 km ausgegangen. Er meint, die Nutzungsentschädigung berechne sich nach der Formel eines geminderten Kaufpreises ($21.900,00 \text{ €} \text{ minus } 5.000,00 \text{ €} = 16.900,00$) durch die - von ihm zugrunde gelegte - erwartbare Laufleistung des Caddy von 350.000 km mal die gefahrenen Kilometer.

Mit den Hilfsanträgen begehrt der Kläger die Minderung bzw. Feststellung der Ersatzpflicht wegen der Manipulation der Motorsteuerungssoftware.

Der Kläger behauptet, das mit der oben beschriebenen Software zur Beeinflussung des Abgasverhaltens ausgestattete Fahrzeug sei mangelhaft, weil die von der Beklagten mitgeteilten Verbrauchs- und Abgaswerte, insbesondere die NOX- und CO2- Werte, nicht eingehalten würden. Die Euro-5-Norm sei nicht eingehalten. Es sei ihm bei dem Kauf darauf angekommen, gezielt ein umweltfreundliches Kraftfahrzeug zu erwerben. In Prospekten, die Grundlage für die Verkaufsgespräche seien, werde entsprechend öffentlich geworben.

Trotz Durchführung der Umrüstung sei zu befürchten, dass sich die übrigen Emissionswerte, die Motorleistung und/oder die Kraftstoffverbrauchswerte verändern, so dass die Nachbesserung zu

einem Folgemangel an dem Fahrzeug führen werde. Es sei davon auszugehen, dass eine Verbesserung der Stickoxidwerte nur unter Inkaufnahme neuer Mängel beim CO₂-Ausstoß oder beim Kraftstoffverbrauch oder unter Inkaufnahme von erhöhtem Verschleiß von Motor bzw. Dieselpartikelfilter möglich sei.

Darüber hinaus sei mit einem Fahrverbot in einzelnen Städten zu rechnen. Er behauptet ferner, es liege hinsichtlich der Verkaufsmöglichkeiten des Fahrzeuges ein erheblicher Minderwert vor, weil schon durch den Verdacht irregulärer Abgaswerte Verbraucher Abstand von dem Erwerb von Fahrzeugen mit der streitigen Ausstattung nähmen. Darüber hinaus träten bei den Fahrzeugen, bei denen ein Software-Update durchgeführt worden sei, diverse Mängel auf.

Die Beklagte habe bewusst unrichtige Angaben zu den Schadstoffemissionen gemacht, um sich Wettbewerbsvorteile beim Absatz der von ihr produzierten Fahrzeuge zu verschaffen. Der Vorstand der Beklagten habe von der Installation der manipulierten Software gewusst.

Die entwickelte Software sei ungeeignet zur Nachbesserung und könne die versprochene Umweltfreundlichkeit des Fahrzeuges nicht bewirken. Folgen des Updates seien ein höherer Verbrauch, vermehrte Rußproduktion, Leistungsabfall, Verkürzung der Lebenszeit des Dieselpartikelfilters, Lebenszeitverkürzung des Motors, Minderwert des Fahrzeuges und gesteigerte Geräuschentwicklung. Er habe mit dem Erwerb des PKW einen ersatzfähigen Schaden erlitten.

Der Kläger meint, die Beklagte sei zur Verzinsung des geleisteten Kaufpreises seit Zahlung in Höhe von 4 % verpflichtet und die von ihm aufgewandten Kosten für den PKW seien Teil des Schadensersatzanspruches.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn einen Betrag in Höhe von 15.381,00 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 1.11.2013 Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges Marke: Volkswagen, Typ: Caddy 2.0 TDI Fahrzeugidentifikationsnummer: WV2ZZZ2KZEX030757 zu zahlen;
2. die Beklagte zu verurteilen, an ihn weitere 1.089,86 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszins ab Rechtshängigkeit zu zahlen;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorbenannten PKW in Annahmeverzug befindet;

hilfsweise:

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu zahlen für jeden weiteren Schaden, der ihm aus dem Erwerb des vorgenannten Fahrzeugs entstanden ist und noch entstehen wird aufgrund der Manipulation der Abgaseinrichtung des o.g. Fahrzeugs aufgrund der Softwaremanipulation und Dieselskandal.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, das Fahrzeug sei nicht mangelhaft, weil es technisch sicher und in der Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei sowie über alle Genehmigungen verfüge. Bei der eingesetzten Software handele es sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, sondern um eine zulässige innermotorische Maßnahme. Die EG-Typengenehmigung sei wirksam und nie gefährdet gewesen.

Schadstoffemissionen seien für die Käuferin nicht kaufentscheidend gewesen und die Kaufvertragsparteien hätten in Bezug auf konkrete Emissionswerte keine Beschaffenheitsvereinbarung getroffen.

Jedenfalls sei der Rücktritt ausgeschlossen, weil die Nachbesserung mithilfe eines Software-Updates im Rahmen eines kurzen Werkstattbesuches von weniger als einer Stunde und zu Kosten von weniger als 100,00 € möglich sei und der Kläger bis dahin ihr Fahrzeug ohne Einschränkung weiterbenutzen konnte und auch nach dem Aufspielen des Software-Updates keine Nutzungseinschränkungen vorgetragen seien.

Die Beklagte behauptet, sie kläre derzeit die genaue Entstehung der streitbefangenen Software, welche die Nox-Werte auf dem Prüfstand optimiere, auf. Nach derzeitigem Ermittlungsstand sei die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Es lägen keine Erkenntnisse

dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder diese Entwicklung und Verwendung in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten. Daher bestreite sie, dass ihr ehemaliger Vorstandsvorsitzender oder andere Mitglieder des Vorstands von der Entwicklung der Software gewusst hätten.

Die Klage ist der Beklagten am 24.01.2019 zugestellt worden (Bl. 35 d.A.).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 03.07.2019 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und ganz überwiegend begründet.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeuges und Herstellerin des Dieselmotors des Tys EA 189 des von ihm bei einer Händlerin erworbenen Neuwagens ein Schadensersatzanspruch auf der Grundlage von § 826 i.V. mit § 31 BGB wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung in Höhe von **11.210,48 €** (Kaufpreis abzüglich Nutzungsvorteil) nebst Rechtshängigkeitszinsen und auch Zinsen aus dem geltend gemachten Betrag (der geringer ist als der Kaufpreis) ab dem Zeitpunkt der Kaufpreiszahlung bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit zu; außerdem ist die Beklagte zum Schadensersatz bezüglich der zusätzlichen Aufwendungen des Klägers in Höhe von **1.089,86 €** verpflichtet. Schließlich befindet sich die Beklagte wegen der Rücknahmeverpflichtung im Annahmeverzug.

Weiter geltend gemachte Nebenansprüche bestehen nicht.

I.

Die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen der Anspruchsgrundlage aus unerlaubter Handlung nach § 826 BGB liegen vor. Nach dieser Norm ist zum Schadenersatz - in Verbindung mit § 31 BGB - verpflichtet, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen Schaden zufügt.

1. Die Beklagte hat dem Kläger auf der Grundlage des unstreitigen Parteivorbringens in einer ge-

gen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt. Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten. Dieser besteht darin, dass er in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware das in Rede stehende Fahrzeug mit dem von der Beklagten in den Verkehr gebrachten Motor erworben und damit einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Dabei kommt es nicht darauf an, ob durch den Kauf des Fahrzeugs für den Kläger ein messbarer Vermögensnachteil durch einen entstehenden Wertverlust des Fahrzeugs eintritt. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nämlich nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02). Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird dabei weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. Parallel zur Betrugsdogmatik hat auch der Schadensbegriff des § 826 BGB einen subjektiven Einschlag. Insbesondere werden auch solche Fälle erfasst, die im Strafrecht unter dem Stichwort des Eingehungsbetrugs gewürdigt werden. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts.

Der Gebrauchtwagenkaufvertrag mit der Händlerin war für den Kläger auch wirtschaftlich nachteilig. Dies ergibt sich bereits daraus, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug erwerben würde, dessen Motor mit einer gesetzeswidrigen Software ausgestattet ist und deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das Kraftfahrtbundesamt gerechnet werden müsste. Der Vermögensnachteil ist mit dem von der Beklagten organisierten Aufspielen eines Software-Updates - unabhängig vom Wirkungsgrad der geänderten Motorsteuerung - auch nicht ausgeglichen, denn der Marktwert der vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeuge ist spätestens seit Februar 2018 eingebrochen. Das ist gerichtsbekannt und bedarf keiner weiteren Aufklärung.

Der Käufer eines Fahrzeugs kann und muss nicht davon ausgehen, dass die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine Software installiert worden ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandlauf erkannt und über eine entsprechende Programmierung der Motorsteuerung in gesetzlich unzulässiger Weise insbesondere der Stickoxidausstoß reduziert wird. So hat auch die klagende Partei vorgetragen, dass sie das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn sie Kenntnis davon gehabt hätte, dass dieses Fahrzeug mit einer "Betrugssoftware" ausgestattet ist, da es ihr auch darum gegangen sei, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben. Das berechtigte Inter-

esse daran, einen Pkw ohne eine manipulierende und ggf. rechtlich und tatsächlich nachteilige Folgen für den Erwerber auszulösende Software zu erwerben, ist nach Auffassung des Gerichts nachvollziehbar und lebensnah.

Entgegen der Ansicht der Beklagten ist die in Rede stehende Programmierung der Motorsteuerungssoftware auch gesetzeswidrig, weil sie gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2007 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 verstößt (vgl. LG Ellwangen, Urteil vom 10.06.2016 - 5 O 385/16; LG Köln, Urteil vom 07.10.2016 - 7 O 138/16.). Nach diesen Vorschriften ist eine Abschaltvorrichtung, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert, unzulässig. Nach der Legaldefinition ist eine Abschaltvorrichtung ein Konstruktionsteil, das in der Lage ist, einen beliebigen Teil des Emissionskontrollsystems zu deaktivieren, so dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Bei verständiger Auslegung ist die von der Beklagten installierte Programmierung als Abschaltvorrichtung anzusehen. Denn sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung im Modus 1 für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft; mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung, etwa für die Abgasrückführung, auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung ist ein Verstoß gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen. Dementsprechend hat auch das Kraftfahrt-Bundesamt mit rechtskräftigen Bescheid vom 15.10.2015 festgestellt, dass es sich bei der von der Beklagten verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Unionsrechts handele und den verpflichtenden Rückruf der betroffenen Dieselfahrzeuge angeordnet. Soweit die Beklagte dennoch die Ansicht vertritt, dass es sich bei der verwendeten "Optimierungssoftware" nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele und hierzu insbesondere darauf abstellt, dass das Abgasrückführungssystem nicht "im normalen Fahrzeugbetrieb" auf das Emissionskontrollsystem einwirke, ist dem nicht zu folgen. Eine Schadstoffmessung auf dem

Prüfstand ist nur sinnvoll und lässt einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller nur dann zu, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist, da ansonsten Tricks und Manipulationen jedweder Art Tür und Tor geöffnet würden und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb nicht entsprechenden, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung ist deshalb nach Auffassung des Gerichts als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften anzusehen (vgl. insgesamt LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 - 6 O 119/16).

Die die klagende Partei schädigende Handlung der Beklagten liegt in dem Inverkehrbringen von Dieselmotoren, deren (gesetzeswidrige) Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im "Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)" erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.

2. Die schädigende Handlung ist der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urt. v. 28.6.2016 - VI ZR 536/15), was die klagende Partei grundsätzlich darzulegen- und gegebenenfalls zu beweisen - hat. Das Gericht hat nicht verkannt, dass die klagende Partei nicht die Person bzw. Personen benannt hat, die die hier maßgebliche Software für die Manipulation entwickeln und einbauen lassen hat. Die klagende Partei hat aber zumindest eine solche Kenntnis der maßgeblichen Organisationseinheit hinreichend substantiiert behauptet und genügt damit ihrer Darlegungslast. Die klagende Partei hat unstreitig keinen Einblick in die inneren Abläufe des Betriebes der Beklagten und kann deswegen dazu auch nicht weiter im Einzelnen vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und wann wem diese Entscheidung weiter zur Kenntnis gebracht wurde. Die klagende Partei hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Sie hat den ihr insoweit zuzumutenden Vortrag erbracht. Prüfungsmaßstab ist damit lediglich, ob der Vortrag der klagenden Partei ohne greifbare Anhaltspunkte ins Blaue hinein erfolgt ist (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl., Vor § 284 Rn. 34). Nach Auffassung des Gerichts liegen dem Vortrag der klagenden Partei greifbare Anhaltspunkte zugrunde. Es erscheint abwegig und unglaubhaft, dass der millionenfache Einbau der Software ohne Wissen des Vorstandes der Beklagten erfolgen konnte (vgl. LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 - 3 O 252/16; LG

Offenburg Urteil vom 12.05.2017 - 6 O 119/16).

Diese klägerische Behauptung hat die Beklagte nicht wirksam bestritten. Da es um Umstände geht, welche die interne Organisation der Beklagten betreffen und in die die klagende Partei keinen Einblick hat, konnte sich die Beklagte nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen. Sie musste sich vielmehr gemäß §§ 138 Abs. 2, 4 ZPO im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast im Einzelnen zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechender Motoren veranlasst hat, erklären. Dieser Vortrag ist der Beklagten auch zuzumuten. Im Gegensatz zu der klagenden Partei hat die Beklagte jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so der klagenden Partei zu ermöglichen, die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können.

Dieser sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. So trägt sie vor, dass ihr nach dem derzeitigen Stand ihrer internen Untersuchungen keine Erkenntnisse dazu vorlägen, dass Vorstandsmitglieder von der Entwicklung und dem Einsatz der Software Kenntnis gehabt hätten. Sie bestreite deswegen eine entsprechende Kenntnis. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand sei die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Dieser Vortrag ist gänzlich unsubstantiiert und genügt dem § 138 Abs. 1 ZPO nicht, wonach die Parteien ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der Wahrheit gemäß abzugeben haben. Es fehlen bereits jegliche Angaben dazu, welche konkreten Aufklärungsmaßnahmen überhaupt unternommen wurden, um die Verantwortlichen und Mitwisser der Manipulation namhaft zu machen. Dabei erläutert die Beklagte auch nicht, woraus sich im Einzelnen ihre Einschätzung ergibt, die bisherigen Untersuchungen hätten keine Anhaltspunkte für eine Kenntnis des Vorstands ergeben. Die Entscheidungsprozesse in der Konzernstruktur der Beklagten zum Einsatz der in Rede stehenden Software sind ebenso wenig vorgetragen wie eine Begründung dafür, dass trotz des erheblichen Zeitablaufs seit Bekanntwerden der Softwaremanipulation bis heute angeblich immer noch keine Ergebnisse der angeblich umfassend durchgeführten Untersuchung vorliegen. Zu einer substantiierten Darlegung hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei der Einführung einer manipulierten Motorsteuerungssoftware um eine wesentliche strategische Entscheidung mit erheblicher wirtschaftlicher Reichweite und - wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten „Abgasskandals“ zeigen - ebenso großen Risiken handelt, bei dem nicht anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Software-Entwickler bzw.

Ingenieur in eigener Verantwortung getroffen und vor den Vorständen "verheimlicht" worden sein könnte.

Der Anwendung der Grundsätze über die sekundäre Darlegungslast steht nicht entgegen, dass die Beklagte dieser Verpflichtung nur dadurch nachkommen kann, dass sie unter Umständen nähere Ausführungen zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit ihrer Vorstandsmitglieder oder leitenden Mitarbeiter machen muss und diese damit möglicherweise strafrechtlich belastet. Denn die sekundäre Darlegungslast obliegt dem Gegner auch dann, wenn es sich bei dem in Rede stehenden Schutzgesetz um eine strafrechtliche Norm handelt (BGH, Urt. v. 22.10.2014, VIII ZR 41/14). Dies kann der klagenden Partei nicht zum Nachteil gereichen.

3. Die zur Schädigung führende Handlung erfolgte auch vorsätzlich. Der Schädiger braucht nicht im Einzelnen zu wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und gebilligt haben (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02). Für den Vorstand der Beklagten war aufgrund der (zu unterstellenden) Kenntnis vom Einbau der Software zwingend ersichtlich, dass damit Kunden Fahrzeuge mit von ihr produzierten Dieselmotoren erwerben würden, die nicht ihren Vorstellungen entsprachen und objektiv mangelhaft waren. Die sich daraus ergebende Schädigung der Kunden hat die Beklagte damit billigend in Kauf genommen (LG Offenburg, a.a.O.).

Die Schädigung erfolgte auch sittenwidrig. Objektiv sittenwidrig ist nach der Rechtsprechung eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Ein Unterlassen ist dann sittenwidrig, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Insbesondere ist die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten im Grundsatz auch dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden ist. Hinzutreten muss nach der Rechtsprechung eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, BGB, 77. Aufl., § 826, Rn. 4). Dies setzt eine besondere "Verwerflichkeit des Verhaltens" voraus,

die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

Dies ist hier der Fall. Die Beklagte hat in großem Umfang und mit erheblichem technischem Aufwand im Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden getäuscht. Sie hat dabei nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschaltvorrichtung mit nicht unerheblichem Aufwand zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Autohäusern, Vertragspartnern und den Verbrauchern geschaffen. Ferner begründet grundsätzlich schon eine bewusste Täuschung, die auf die Herbeiführung eines Vertragsschlusses gerichtet ist bereits die Sittenwidrigkeit. Unter Würdigung all dieser Umstände ist das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig zu bewerten. In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis beim Vorstand der Beklagten ist aufgrund ihres unwirksamen Bestreitens (s.o.) zu bejahen.

4. Einer Haftung der Beklagten aus § 826 BGB steht auch nicht entgegen, dass die VO (EG) 715/2007 nicht dem Schutz individueller Vermögensinteressen, sondern gesamtgesellschaftlichen Zielen dient.

Denn die Haftung aus § 826 BGB hängt nicht davon ab, auf welchem Weg und unter Verstoß gegen welche Normen der Schädiger gehandelt hat. Der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt im Gegensatz zu einem möglichen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeugs. Diese Verstöße sind für den Rechtskreis des Kunden ersichtlich von Bedeutung. Denn der Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften führt insbesondere auch dazu, dass den betroffenen Fahrzeugen behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung drohen, wie auch die aktuelle Diskussion um eventuelle Fahrverbote für diverse Dieselfahrzeuge und die damit verbundenen Auswirkungen für die Halter zeigen.

5. Die Beklagte hat der klagenden Partei hiernach gem. §§ 826, 249 ff. BGB den entstandenen Schaden zu ersetzen. Der ersatzfähige von der klagenden Partei bisher bezifferbare Schaden beträgt **11.210,48 €** und zusätzlich **1.089,86 €**.

Dabei richtet sich der Schadensersatzanspruch auf den Ersatz des negativen Interesses. Die Beklagte muss den Geschädigten so stellen, wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses

stünde. Bereits wegen dieser Rechtsfolge muss sich die klagende Partei nicht auf die Erstattung eines etwaigen Minderwertes verweisen lassen, weil dadurch der erlittene Vermögensnachteil nicht vollständig ausgeglichen werden würde.

Der Schaden besteht vielmehr darin, dass die klagende Partei aufgrund der ihr gegenüber jedenfalls bedingt vorsätzlich vorgenommenen Schädigung, ein Fahrzeug mit manipulierter Abgassoftware erworben hat. Nach diesem Grundsatz erstreckt sich der Schadenersatzanspruch darauf, dass die Beklagte die klagende Partei so stellen muss, wie sie ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis hätte die klagende Partei - wie jeder verständige und wirtschaftliche und rechtliche Risiken vermeidende Kunde - das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die klagende Partei kann somit vollen Schadenersatz von der Beklagten für ihr manipuliertes Fahrzeug verlangen (LG Osnabrück, Urt. v. 28. Juni 2017 – 1 O 29/17).

Der Kläger kann also im Wege des Schadenersatzes die Rückzahlung des Kaufpreises - Zug um Zug gegen Rückgabe des erworbenen PKW - abzüglich der Gebrauchsvorteile bzw. den Wertersatz für die Nutzung des PKW beanspruchen. Die Gebrauchsvorteile sind vorliegend nach den von der Kammer angewandten Grundsätzen mit 10.698,52 € zu bewerten, so dass sich rechnerisch ein Zahlungsanspruch in Höhe von **11.210,48 €** (21.900,00 minus 10.698,52 €) ergibt.

Da die klagende Partei vorliegend bei der Formulierung des Hauptantrages die Gebrauchsvorteile nicht in voller Höhe berücksichtigt hat, war die Klage wegen des über diesen Betrag hinausgehenden Betrages abzuweisen.

Die Gebrauchsvorteile der PKW - Nutzung bemisst das Gericht nach der Formel: Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer / erwartbare Gesamtleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps. Hier also: 21.900,00 € x 146.555 km : 300.000 = 10.698,52 €. Dabei schätzt das Gericht die erwartbare Gesamtleistung eines PKW Diesel der Marke Caddy TDI gemäß § 287 ZPO wie in vergleichbaren Fallkonstellationen auf 300.000 km. Dieselfahrzeuge sind langlebige PKW, die regelmäßig diese Fahrleistung erreichen. Eine höhere Gesamtleistung erscheint auch angesichts der vom Kläger ins Feld geführten auf dem Markt angebotenen Dieselfahrzeuge mit bis zu 1 Million gefahrenen Kilometer nicht angezeigt. Es geht hier um eine durchschnittliche Laufleistung, die Dieselfahrzeuge bei einer durchschnittlichen Beanspruchung bei regelmäßig noch wirtschaftlichen Unterhaltungs- und Reparaturkosten erreichen.

Der Zinsanspruch auf die zugesprochene Hauptforderung ist in Höhe von 5 Prozentpunkten über

dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB begründet.

II.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Zinsanspruch in Höhe von 4 % Jahreszinsen auf den erbrachten Geldbetrag im Umfang des Antrages seit Zahlung des Kaufpreises (bis zum Eintritt des Verzuges im Januar 2019) auf der Grundlage von §§ 849, 246 BGB zu.

Die gesetzlichen Voraussetzungen der Anspruchsgrundlage liegen nach dem Wortlaut und dem Sinn und Zweck der Vorschrift vor (vgl. Palandt-Sprau, BGB, 77.Aufl., § 849 Rdnr. 1; BGH NJW 2008, 1084). Auch die Zahlung von Geld stellt „die Entziehung einer Sache“ i.S. der Begriffsbildung des § 849 BGB dar. Denn der Zinsanspruch aus unerlaubter Handlung soll mit einem pauschalisierten Mindestbetrag den Verlust der Nutzbarkeit einer Sache ausgleichen, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann (BGHZ 87, 38,41). Der Geschädigte verliert die Sachnutzung gleichermaßen, wenn ihm eine Sache ohne seinen Willen entwendet wird und wenn er durch eine unerlaubte Handlung - etwa eine Drohung oder eine Täuschung - dazu gebracht wird, sie wegzugeben oder darüber zu verfügen.

III.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs ist ebenfalls begründet. Die Beklagte hat auf das Rücktrittsverlangen des Klägers, das sich zumindest aus der der Beklagten im Januar 2019 zugestellten Klage ergibt, ausweislich der Klageerwiderung vom 10.04.2019 mit entschiedener Ablehnung reagiert. Sie befindet sich deshalb in Gläubigerannahmeverzug, §§ 293 f. BGB. Das wörtliche Angebot gem. § 295 BGB reicht aus.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 und 2 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 3 ZPO.

Schmidt
Vorsitzender Richter am Landgericht

Beglaubigt

Kuhrts-Mahn, JAng