



Landgericht Aurich
Geschäfts-Nr.:
2 O 464/18

Verkündet am:
21.02.2019

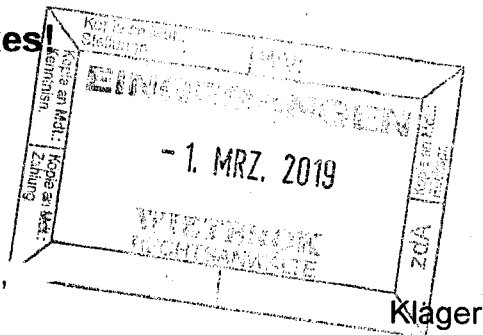
... als Justizangestellte
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle



Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit



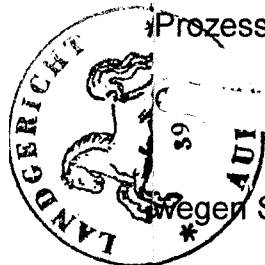
des

Prozessbevollmächtigte: Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36,
21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-35/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,
Beklagte

Prozessbevollmächtigte: ...



wegen Schadensersatz aus deliktischer Haftung

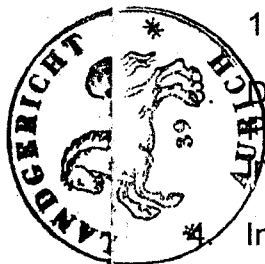
hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Aurich auf die mündliche Verhandlung vom
31.01.2019 durch den Richter am Landgericht ... als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 18.908,95 EUR nebst Zinsen in Höhe von vier Prozent p.a. vom 08.09.2015 bis zum 04.06.2018 und in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05.06.2018 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Pkw VW Passat Variant 2,0 TDI, Fahrzeug-Ident.-Nr. ... zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 EUR freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.



5. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte zu 88 Prozent, zu zwölf Prozent werden sie dem Kläger auferlegt.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung der Beklagten wegen der Kosten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Streitwert: bis 22.000,00 EUR

Tatbestand

Der Kläger erwarb gemäß Kaufvertrag vom 01.09.2015 von der Max Moritz Ostfriesland GmbH in Leer einen gebrauchten Pkw VW Passat Variant 2,0 TDI zum Kaufpreis von 21.489,00 EUR. Das im September 2014 erstmals zugelassene Fahrzeug wies zum Zeitpunkt des Kaufs durch den Kläger einen Kilometerstand von 27.570 km auf.

Das Fahrzeug mit einem Motor der Baureihe EA 189 war zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger mit einer Steuerungssoftware ausgestattet, die anhand des Fahrverhaltens erkennt, wenn das Fahrzeug auf einem Prüfstand betrieben wird. In diesem Fall bleibt das Fahrzeug im Modus 1, der bei seinem Start aktiviert ist und in dem geringere Stickoxidwerte als im realen Fahrbetrieb entstehen, der aber durch eine relativ hohe Abgasrückführungsrate zu einer vergleichsweise hohen Partikelbelastung führt. Bei Erkennen eines realen Fahrbetriebs schaltete die Software hingegen in den Modus 0 um, in dem die Abgasrückführungsrate zur dauerhaften Schonung des Dieselpartikelfilters geringer ist, der dafür aber höhere Stickoxid- (NO_x-) Emissionen mit sich bringt. Nachdem das Kraftfahrtbundesamt (KBA) die Auffassung vertreten hatte, die Beklagte habe durch die Umschaltlogik eine unzulässige Abschaltvorrichtung in ihren Fahrzeugen verwendet, entwickelte die Beklagte Maßnahmen, insbesondere in Form eines Software-Updates, um die Umschaltlogik zu beseitigen und die Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten, ohne dass der Motor dafür in einen Prüfstandsmodus gebracht werden muss. Nach Abschluss der Entwicklung des Software-Updates und seiner Freigabe für das in Rede stehende Modell durch das KBA ließ der Kläger dieses Update an seinem Fahrzeug im Juli 2016 durchführen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 13.04.2018 (Anlage K3) ließ der Kläger die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 27.04.2018 auffordern, ihr Einverständnis zu erklären, dass dem Kläger der Kaufpreis gegen Rückgabe des Fahrzeugs erstattet werde. Unter dem 02.05.2018 (Anlage K4) erklärte die Beklagte, dem nicht nachkommen zu wollen.

Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte sei ihm unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes zur Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs verpflichtet. Er meint, ein diesen Anspruch mindernder Ausgleich für die zwischenzeitlich gezogenen Nutzungen sei nicht gerechtfertigt.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, ihm 21.489,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.09.2015 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW Passat Variant 2,0 TDI, 5
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie rügt die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Aurich.

Die Beklagte meint, es fehle bereits an einer Schädigung des Klägers, der ein Fahrzeug erworben habe, das technisch sicher, in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei und über alle erforderlichen Genehmigungen verfüge. Das Inverkehrbringen des Fahrzeuges lasse sich bereits nicht als sittenwidrig qualifizieren. Schon gar nicht habe der Kläger schlüssig dargetan, dass Personen, deren Kenntnisse sie - die Beklagte - sich zurechnen lassen müsste, vorsätzlich hinsichtlich eines angeblichen Schadens oder im Hinblick auf Umstände, die angeblich eine Sittenwidrigkeit begründen könnten, gehandelt hätten. So trage der Kläger an keiner Stelle substantiiert dazu vor, dass der Vorstand im Sinne des Aktienrechts der Beklagten eine Schädigung des Vermögens des Klägers für möglich gehalten oder gar billigend in Kauf genommen habe. In jedem Fall müsse sich der Kläger jedoch Wertersatz für gezogene Nutzungen anspruchsmindernd anrechnen lassen.

Wegen weiterer Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie den weiteren Akteninhalt verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (I.) und in überwiegendem Umfang begründet (II. bis IV.).

I.

Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Aurich ergibt sich aus § 32 ZPO. Der Kläger macht gegen die Beklagte deliktische Ansprüche aus unerlaubter Handlung geltend, bei denen - ihr Vorliegen in der im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung gebotenen Weise unterstellt - der Erfolgsort als einer der beiden denkbaren Anknüpfungspunkte für den Begehungsort am Wohnort des Klägers liegt. Da der Kläger seinen Wohnort in Leer und damit im Bezirk des Landgerichts Aurich hat, begründet § 32 ZPO die örtliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts.

II.

Dem Kläger steht aus § 826 BGB ein Anspruch auf Schadensersatz Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des in Rede stehenden Pkw an die Beklagte zu, der sich der Höhe nach unter Berücksichtigung der bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung gezogenen Nutzungen auf 18.908,95 EUR beläuft.

1.

Die Beklagte hat dem Kläger auf sittenwidrige Weise einen Schaden zugefügt. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Zwar genügt nicht jeder Verstoß gegen eine vertragliche oder gesetzliche Pflicht, durch den ein Vermögensschaden hervorgerufen wird. Vielmehr müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks oder wegen der angewandten Mittel oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als anständig Geltenden verwerflich machen (MüKo-BGB/Wagner, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 9). Ein Unterlassen ist nur dann als Verstoß gegen die guten Sitten zu werten, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Auch insoweit reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertragli-

chen Pflicht nicht aus, sondern es bedarf besonderer Umstände, die das schädigende Verhalten nach den oben genannten Maßstäben verwerflich erscheinen lassen. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann somit den Kenntnissen, Absichten und Beweggründen des Handelnden entscheidende Bedeutung dafür zukommen, ob sie eine Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich unter anderem aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, juris-Rn. 16).

Legt man diese Maßstäbe dem hier zu beurteilenden Fall zugrunde, hat die Beklagte sittenwidrig gehandelt, indem sie Fahrzeuge in den Verkehr gebracht hat, die die gesetzlich festgelegten NO_x-Grenzwerte nur einhalten konnten, weil eine Abschalteneinrichtung dafür sorgte, dass die Emission von Stickoxiden auf dem Testprüfstand reduziert wird. Bei dem Einbau der in Rede stehenden Software mit Umschaltlogik handelt es sich um einen Umstand, dessen Eintritt den Vertragszweck aus Sicht des Käufers, hier des Klägers, vereiteln konnte und den der Käufer selbst nicht zu erkennen vermochte (vgl. dazu Oechsler, NJW 2017, 2865, 2866). Die ursprünglich vorhandene Software, über die das Fahrzeug bei Erwerb durch den Kläger noch verfügte, sorgte dafür, dass für das Fahrzeug im Prüfstandsbetrieb andere NO_x-Emissionswerte vorgetäuscht wurden als es sie im normalen Straßenbetrieb einhalten konnte. Denn die Umschaltlogik sorgte dafür, dass im erkannten Testlauf eine Abgasreinigung durchgeführt wurde, die im Alltagsbetrieb schon grundsätzlich nicht stattfand. Der in diesem Zusammenhang häufig bemühte Einwand, die insoweit maßgeblichen Normen, die EU-Verordnung Nr. 715/2007 und die Richtlinie 2007/46/EG, schrieben nun einmal vor, dass das Kraftfahrzeug die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte im Prüfstandsbetrieb einhält, überzeugt nicht. Die Zwecke etwa der genannten Verordnung (die Harmonisierung des Binnenmarkts, hohe Verkehrssicherheit, hoher Schutz der Umwelt und der Gesundheit, rationelle Energienutzung und wirksamer Schutz gegen unbefugte Benutzung) werden ersichtlich verfehlt, wenn das Fahrzeug *ausschließlich* im Prüfstandsbetrieb in der Lage ist, die Emissionsgrenzwerte einzuhalten, während von Seiten des Herstellers gar nicht beabsichtigt ist, diese Werte auch im Straßenverkehr unter vergleichbaren Bedingungen zu erreichen. Dementsprechend hat auch das KBA die seitens der Beklagten verwendete Software als unzulässige Abschalteneinrichtung bewertet und einen Rückruf der davon betroffenen Fahrzeuge angeordnet, ohne dass die Beklagte diese Entscheidung angegriffen hätte. Mit anderen Worten: Selbst wenn es für die Erlangung der Typgenehmigung nur auf eine Einhaltung der Emissionsgrenzwerte

auf dem Prüfstand ankommt, dürfen Käufer erwarten, dass die Funktionsweise des Fahrzeugs einschließlich des Betriebsmodus der Abgasrückführung beim Testlauf auf dem Prüfstand zumindest dieselbe ist wie im alltäglichen Normalbetrieb.

Der Umstand, dass dies bei den Fahrzeugen mit einem Dieselmotor der Baureihe EA 189 nicht der Fall war, musste für jeden potentiellen Käufer eines solchen Fahrzeugs auch von erheblicher Bedeutung sein, und zwar unabhängig davon, ob der einzelne Käufer am Erwerb eines besonders umweltverträglichen Fahrzeugs interessiert war oder nicht. Zum einen ist die Einhaltung von Umweltvorschriften, die der Erhaltung der Lebensgrundlagen der Menschen dienen, nach heute vorherrschenden allgemeinen gesellschaftlichen Vorstellungen wichtig. Die Umweltverträglichkeit von Produkten spielt bei Kaufentscheidungen generell eine Rolle, sowohl aus Gewissensgründen als auch um der Gefahr späterer Nutzungseinschränkungen zu entgehen. Das gilt in besonderer Weise für den Erwerb von Kraftfahrzeugen, der für einen durchschnittlichen Verbraucher mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist. Zum anderen musste ein Erwerber eines mit der Umschaltlogik ausgestatteten Fahrzeugs in Betracht ziehen, dass sein Fahrzeug nach Aufdeckung stillgelegt wird, weil es nach insoweit maßgeblicher Auffassung des KBA über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt. Ob diese Rechtsansicht letztlich zutrifft, ist unerheblich, denn der Erwerber des Fahrzeugs musste jedenfalls ernstlich befürchten, dass vom KBA eine Stilllegung verfügt wird, wenn zutage tritt, dass sein Fahrzeug die Grenzwerte für Stickoxidemissionen nur einzuhalten imstande ist, wenn die Software für die Motorsteuerung des Testmodus wählt, um einen Grad an Emissionen vorzutäuschen, den das Fahrzeug im Straßenverkehr nicht erreichen kann. Selbst wenn sich potentielle Käufer im Einzelfall vor bzw. bei Erwerb keine konkreten Vorstellungen zum Stickstoffausstoß gemacht haben sollten, so ist doch von einem Mitbewusstsein auszugehen, dass zwingende Emissionsgrenzwerte aufgrund zulässiger Maßnahmen eingehalten werden und die erforderliche Typgenehmigung auf reguläre Weise erlangt wurde. Hinzu kommt der nicht zu unterschätzende Gesichtspunkt, dass die Beklagte sehenden Auges die gesundheitlichen Gefahren hingenommen hat, die mit Stickoxidemissionen verbunden sind.

Weder bei Inverkehrbringen des Fahrzeugs noch zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses durch den Kläger Anfang September 2015 hatte die Beklagte Maßnahmen entwickelt, durch die sie hätte gewährleisten können, dass das Fahrzeug auch ohne Manipulation durch eine Abschaltvorrichtung die geforderten Grenzwerte einzuhalten vermag. Da-

mals konnte die Beklagte also noch nicht davon ausgehen, dass die Motorsteuerung mit einfachen Mitteln geändert werden kann, um eine Stilllegung der betreffenden Pkw zu vermeiden. Da der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung der Verwerflichkeit bei der Vornahme des potentiell sittenwidrigen Verhaltens liegt (vgl. MüKo-BGB/Wagner, a.a.O.), hier also durch das Inverkehrbringen der Pkw mit Prüfstandserkennungssoftware und das anschließende Verschweigen markiert wird, kommt es auf die zwischenzeitliche Entwicklung technischer Maßnahmen durch die Beklagte, um die Software mit zwei verschiedenen Betriebsmodi mit - wie sie behauptet - vergleichsweise geringem Aufwand zu ersetzen, nicht entscheidend an.

Die Gründe für die Entscheidung auf Seiten der Beklagten, Motoren oder - wie hier - Pkw mit Motoren mit Umschaltlogik auf den Markt zu bringen, liegen auf der Hand: Es ging den bei der Beklagten Verantwortlichen um die Erzielung von Wettbewerbsvorteilen bzw. um ein übertriebenes Gewinnstreben. So war die Beklagte entweder außerstande, Motoren zu produzieren, die auch ohne Abschaltvorrichtung in der Lage sind, die gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten, oder die Beklagte hat die Kosten gescheut, die mit einer anderen technischen Lösung verbunden gewesen wären und die die Wettbewerbsfähigkeit der damit ausgerüsteten Fahrzeuge herabgesetzt hätten. Nachdem die Beklagte andere plausible Erklärungen für ihr Verhalten nicht aufgezeigt hat, steht fest, dass sie erhebliche Nachteile für die Endkunden ihrer Produkte - seien es Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge - in Kauf genommen hat, um möglichst viele Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 189 absetzen zu können. Die Arglosigkeit der Verbraucher hat die Beklagte bewusst und zu ihrem ausschließlich eigenen Vorteil ausgenutzt. Ein solches Verhalten ist sittenwidrig. Der Sittenwidrigkeitsvorwurf lässt sich nicht damit abtun, das Motiv des Gewinnstrebens gehöre nun einmal zur Marktwirtschaft. Denn für die Verwerflichkeit kommt es nicht allein auf die Zwecksetzung (Gewinnerzielung) an; auch der Einsatz eines unzulässigen Mittels für einen erlaubten Zweck kann die Sittenwidrigkeit begründen. Hier handelt es sich bei der Prüfstandserkennungssoftware jedenfalls nach der für die Entscheidung über Stilllegungen betroffener Pkw maßgeblichen Ansicht des KBA um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Zudem ist Täuschung über erkennbar entscheidende Gesichtspunkte für die Kaufentscheidung von Kunden auch in einer Marktwirtschaft kein akzeptiertes Mittel der Gewinnerzielung.

2.

Der für eine Haftung der Beklagten erforderliche Schädigungsvorsatz ist gegeben. Da es sich bei der Beklagten um eine juristische Person handelt, ist die notwendige Voraussetzung des Schädigungsvorsatzes nur erfüllt, wenn dieser in der Person des handelnden verfassungsmäßig berufenen Vertreters (§ 31 BGB) verwirklicht ist. Davon ist hier allerdings auszugehen.

Verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten im Sinne von § 31 BGB ist zunächst ihr Vorstand (§ 78 AktG). Der nach § 826 BGB erforderliche Vorsatz setzt voraus, dass der Handelnde die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen, jedenfalls für möglich gehalten und zumindest billigend in Kauf genommen hat. Nicht ausreichend wäre es hingegen, wenn die relevanten Tatumstände lediglich objektiv erkennbar waren und der Handelnde sie hätte kennen können oder müssen oder sie sich ihm sogar hätten aufdrängen müssen; in allen diesen Fällen wäre lediglich ein Fahrlässigkeitsvorwurf gerechtfertigt. Abgesehen von diesen Fahrlässigkeitsfällen wird das Vorsatzerfordernis jedoch extensiv interpretiert: § 826 BGB setzt also kein absichtliches oder arglistigen Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste; außerdem ist es nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat. Ausreichend ist das Bewusstsein, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt, sowie das billigende Inkaufnehmen des Schädigungsrisikos (MüKo-BGB/Wagner, a.a.O., § 826 Rn. 27).

Es kann dahinstehen, ob dem Kläger, der sich insoweit im Wesentlichen auf die mediale Berichterstattung stützen konnte, gelungen ist darzulegen, wie es seinerzeit zu der Entscheidung der Beklagten gekommen ist, in den Motor der Baureihe EA 189 eine Abschaltvorrichtung einzubauen, und wann welche Vorstandsmitglieder der Beklagten erstmals von der Umschaltlogik erfahren haben. Nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast wäre die Beklagte gehalten gewesen, zunächst selbst ergänzend hierzu vorzutragen. Das ist trotz der entsprechenden schriftsätzlichen Diskussion über die Frage einer sekundären Darlegungslast auf Seiten der Beklagten nicht geschehen.

Nach Treu und Glauben kann es Sache der nicht beweisbelasteten Partei sein, sich im Rahmen der ihr nach § 138 Abs. 2 ZPO obliegenden Erklärungspflicht zu den Behauptungen der beweispflichtigen Partei substantiiert zu äußern. Eine solche sekundäre Darlegungslast, die die Verteilung der Beweislast unberührt lässt, setzt voraus, dass die

nähere Darlegung dem Behauptenden nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zugemutet werden kann, nähere Angaben zu machen (BGH, NJW-RR 2015, 1279, 1280). Die Grundsätze der sekundären Darlegungslast kommen insbesondere bei Schadensersatzansprüchen zur Geltung, die aus der Veruntreuung anvertrauter Gelder hergeleitet werden, unabhängig davon, ob es sich bei dem als verletzt behaupteten Schutzgesetz um eine Strafvorschrift handelt. Darüber hinaus hat die obergerichtliche Rechtsprechung die Grundsätze in Verfahren herangezogen, in denen der Kläger dem Beklagten vorgeworfen hatte, dieser habe ihn durch eine hinter seinem Rücken getroffene Schmiergeldabrede in sittenwidriger Weise geschädigt. Wegen der besonderen Schwierigkeiten, derartige Abreden als Außenstehender zu beweisen, hat der Bundesgerichtshof dem Kläger Beweiserleichterungen zugewilligt und dabei der beklagten Partei eine sekundäre Darlegungslast auferlegt (BGH, Urteil vom 18.01.2018, Az. I ZR 150/15, juris-Rn. 32). In einem solchen Fall genügt der Kläger seiner Darlegungslast bereits dann, wenn er ausreichende Anhaltspunkte dafür vorträgt, dass eine derartige Vereinbarung getroffen worden ist (BGH, a.a.O., Rn. 26).

Nimmt man diese Grundsätze ernst, obliegt der Beklagten hier eine sekundäre Darlegungslast. Anders als in den erwähnten Fällen von Schmiergeldzahlungen steht im vorliegenden Fall bereits fest, dass die Beklagte über viele Jahre hinweg zahlreiche Fahrzeuge unterschiedlichster Marken und Modelle in den Verkehr gebracht hat, die den Stickoxidgrenzwert nur deshalb einhalten konnten, weil eine Motorsteuerungssoftware auf dem Prüfstand Emissionswerte hervorgebracht hat, die das Fahrzeug im Straßenverkehr nicht annähernd einhalten konnte. Die Abgassoftware wurde allein zu dem Zweck entwickelt und eingebaut, die Stickoxidwerte von Dieselmotoren zu beschönigen und dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge mit diesen Motoren trotz erheblicher Überschreitung der Grenzwerte im Alltagsbetrieb eine Euro-5-Zulassung erhielten. Zugleich wurden die Fahrzeuge mit den Prüfstands-Werten beworben, wobei billigend in Kauf genommen wurde, dass die Kunden diese Werte ihrer Kaufentscheidung zugrunde legten. Es war gerade Sinn der flächendeckenden Verwendung der Umschaltlogik, den Rechtsverkehr - Kunden, Zulassungsbehörden und Wettbewerber - gezielt über die vermeintlich niedrigen Stickoxidwerte zu täuschen. Bei einem solchen Ausmaß und einem offensichtlich planvollen Vorgehen erscheint es kaum vorstellbar, dass dies über einen so langen Zeitraum geschehen ist, ohne dass der Vorstand der Beklagten davon Kenntnis erlangt und dieses Vorgehen zumindest gebilligt hat, zumal eigens eine dritte

Firma dafür eine entsprechende Software entwickeln und die Beklagten für deren Einkauf nicht unerhebliche finanzielle Mittel einsetzen musste. Bei dieser Ausgangslage sowie angesichts der Tragweite und Risiken für die Gesamtgeschicke eines so wie die Beklagte agierenden Konzerns spricht - bereits unabhängig von der Frage einer sekundären Darlegungslast - viel dafür, dass der Einsatz der Umschaltlogik mit Wissen und Wollen des Vorstandes geschehen ist und die Geschäftsleitung die Entscheidung zu verantworten hat.

Zudem liegt auf der Hand, dass der Kläger selbst keine Möglichkeiten hat, näher darzulegen, wer im Unternehmen der Beklagten die Entscheidung getroffen hat, die Steuerungssoftware mit Umschaltlogik einzusetzen und inwieweit der Vorstand der Beklagten in diese Entscheidung eingebunden gewesen ist. Einen Einblick in die internen Abläufe der Beklagten, der ihm einen konkreteren Vortrag ermöglichen könnte, hat der Kläger nicht. Die Beklagte hingegen ist ohne Weiteres in der Lage, näher darzulegen, wie es zum Einsatz der Software in einer Vielzahl von Fahrzeugen gekommen ist. Entgegen einer früher auch von dieser Kammer vertretenen Ansicht kann sich die Beklagte nicht (mehr) darauf berufen, dass ihre Ermittlungen noch nicht abgeschlossen seien. Denn nach Aufdeckung der Softwaremanipulationen sind bereits deutlich mehr als drei Jahre vergangen und nach einer solchen Zeitspanne müssen der Beklagten zumindest Zwischenergebnisse vorliegen, die sie ohne Weiteres darlegen könnte. Dies wäre ihr auch zuzumuten, weil es für die Anwendung der Grundsätze zur sekundären Darlegungslast nicht darauf ankommt, ob ein strafbares Verhalten einzelner Mitarbeiter in Rede steht. Der allgemein gehaltene Vortrag der Beklagten, nach ihrem gegenwärtigen Kenntnisstand hätten Mitglieder ihres Vorstandes weder die Entwicklung der Software in Auftrag gegeben noch zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im vorliegenden Fall davon gewusst, ist vor diesem Hintergrund nicht ausreichend. Das gilt hier in besonderer Weise, da der Kauf durch den Kläger nur wenige Wochen vor dem Ruchbarwerden der Manipulationsvorwürfe bezogen auf den deutschen Markt Mitte September 2015 stattfand.

3.

Wird der Geschädigte wie hier der Kläger aufgrund unterlassener Aufklärung über einen für seinen Kaufentschluss wesentlichen Umstand zum Abschluss eines Vertrages veranlasst, den er sonst nicht geschlossen hätte, liegt sein Schaden in der Belastung

mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, bei juris Rn. 12).

Das Gericht hat spätestens nach der informatorischen Anhörung des Klägers im Termin vom 31.01.2019 keine Zweifel daran, dass er das Fahrzeug Anfang September 2015 nicht erworben hätte, wenn er von der Prüfstandserkennungssoftware gewusst hätte. So hat der Kläger zwar freimütig zugestanden, dass vor Ort bei der Verkäuferin in Leer keine eingehende Beratung mehr stattgefunden habe, weil er schon vor der Fahrzeugbesichtigung zu einem gegenüber dem zuvor gefahrenen Benziner verbrauchsärmeren Diesel tendiert habe. Das habe zum einen auf Schilderungen im Bekanntenkreis, dass man mit modernen Dieselmotoren nicht nur günstige Verbrauchswerte einfahren könne, sondern auch sonst eigentlich nichts falsch machen könne, als auch auf damaligen, den Dieselantrieb als „saubere Lösung“ vermittelnden Werbeaussagen der Beklagten beruht. So sei ihm gegenüber im Verkaufsgespräche nur noch pauschal davon die Rede gewesen, das streitgegenständliche Fahrzeug mit Dieselmotor sei „schadstoffarm“, ohne jedoch zwischen verschiedenen Schadstoffarten zu differenzieren. Soweit er sich für einzelne Schadstoffarten interessiert habe, sei dies allein der CO₂-Wert gewesen, weil dieser für die steuerliche Belastung von Bedeutung ist. Der Kläger hat zugleich aber keinen Hehl daraus gemacht, dass die Schadstoffart Stickoxid weder bei seiner Entscheidung, von Benzin- auf Dieselantrieb zu wechseln, noch im Verkaufsgespräch eine Rolle gespielt habe. Das deutet darauf hin, dass der Kläger nicht interessegeleitet dazu neigt, die Bedeutung der NO_x-Emissionen über Gebühr zu strapazieren. Gleichwohl hat er glaubhaft angegeben, dass er sich mit seinem heutigen Wissen darum, dass das Fahrzeug vor dem Update auf dem Prüfstand eine grundlegend andere Abgasreinigung erfahren hätte, als sie seinerzeit im realen Straßenverkehr stattfand, zum damaligen Zeitpunkt eher nicht für ein Fahrzeug der Beklagten entschieden, sondern sich bei anderen Herstellern hätte. Auch dies hält das erkennende Gericht für glaubhaft und es stellt auch keinen Widerspruch zur übrigen Schilderung des Klägers (wonach die Stickstoffemissionen nicht von konkretem Interesse waren) dar, weil der Kläger im Wissen um die ihm täuschungsbedingt seinerzeit nicht bekannten Umstände damit hätte rechnen müssen, dass das Fahrzeug bei Aufdeckung der Umschaltlogik möglicherweise stillgelegt wird oder zumindest die „grüne Plakette“ verliert. Nicht der Stickstoffausstoß im Alltagsbetrieb als solcher ist der entscheidende Gesichtspunkt, sondern die aus den Manipulationen folgende Gefahr rechtlicher Nachteile für den

Kläger als Eigentümer, wenn er das Fahrzeug unverändert im öffentlichen Straßenverkehr nutzt.

Zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger war auch noch nicht absehbar, ob und wenn ja mit welchem technischen Aufwand oder aber mit welchen Folgen die Beklagte die betroffenen Fahrzeuge würde umrüsten können. Jeder Käufer geht aber unausgesprochen davon aus, dass er für einen Kaufpreis von wie hier 21.489,00 EUR für ein gebrauchtes Fahrzeug einen Pkw erwirbt, den er im Straßenverkehr auch nutzen darf und bei dem er nicht befürchten muss, dass er behördlicherseits stillgelegt wird, wie es nun jedem Fahrzeughalter droht, der das Software-Update nicht aufspielen lässt. Auf die damit für die Beklagte verbundenen Kosten kommt es in diesem Zusammenhang schon deshalb nicht an, weil ein Software-Update Anfang September 2015 unstrittig noch nicht zur Verfügung stand, während der maßgebliche Zeitpunkt allein durch den Vertragsschluss seitens des Klägers markiert wird.

4.

Durch Abschluss des Kaufvertrages ist dem Kläger auch ein ersatzfähiger Schaden entstanden. Dieser liegt in einer Belastung mit einer ungewollten, weil allein täuschungsbedingt eingegangenen Verbindlichkeit und dem Verlust des Kaufpreises im Moment seiner Entrichtung an die Verkäuferin.

Als Rechtsfolge des dem Grunde nach bestehenden Schadensersatzanspruchs ist der Kläger so zu stellen, als wenn er das Fahrzeug nicht erworben und den Kaufpreis dafür seinerzeit nicht entrichtet hätte. Ein Schaden entsteht nicht nur dann, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses (hier ist das der Abschluss des Kaufvertrages) eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne dieses Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Die schlichte Differenzhypothese, die allein diesen Vergleich und damit letztlich nur eine wertneutrale Rechenoperation anstellt, muss vielmehr stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden. Dabei ist zum einen das komplette haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen, zum anderen ist aber auch die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen.

Schadensersatz dient dazu, einen konkreten Nachteil eines Geschädigten auszugleichen; seinem Ansatz nach ist der Schadensbegriff also subjektbezogen. Deshalb kann

auch jemand bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung schon allein dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGHZ 161, 361, 367). Auf den Umstand, dass das Fahrzeug für den Kläger bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung uneingeschränkt nutzbar gewesen sei, kann sich die Beklagte in diesem Zusammenhang nicht mit Erfolg berufen. Denn es ist zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Fall eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung in Rede steht. In einem solchen Fall dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich dieser auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar; insoweit bewirkt die Norm einen Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit (BGHZ 161, 361, 367 f.). Das hat zur Folge, dass der Kläger hier so zu stellen ist, als wenn er das in Rede stehende Fahrzeug von vornherein nicht erworben hätte. Auf den Gesichtspunkt zwischenzeitlicher Nachbesserung kommt es in diesem Zusammenhang ebenso wenig an wie auf die kontrovers diskutierte Frage, ob der Wiederverkaufswert des Fahrzeugs schon allein durch dessen Betroffensein vom so genannten „Abgasskandal“ reduziert worden ist.

5.

Allerdings sind im Rahmen der Vorteilsausgleichung die vom Geschädigten gezogenen Nutzungen anzurechnen (vgl. allgemein Palandt/Grüneberg, BGB, 77. Auflage 2018, Vorb. vor § 249 Rn. 94), was - da sie in Natur nicht kompensiert werden können - durch entsprechenden Wertersatz erfolgt.

Da sich der Kläger einer Stilllegungsverfügung nicht ausgesetzt sah, leuchtet es nicht ein, warum er nun im wirtschaftlichen Ergebnis meint, keine Gebrauchsvorteile erlangt zu haben. Während eines mehr als dreijährigen Zeitraums konnte der Kläger das Fahrzeug ohne spürbare Einschränkungen bestimmungsgemäß als Individualfortbewegungsmittel im öffentlichen Straßenverkehr nutzen. Ohne eine Vorteilsausgleichung droht zulasten der Beklagten eine „Überkompensation“ des Klägers, die dem deutschen Schadensersatzrecht fremd ist und durch den anerkannten Grundsatz der Vorteilsausgleichung gerade vermieden werden soll. Hätte sich der Kläger nicht entschieden,

Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Pkw geltend zu machen, sondern diesen solange zu fahren, bis er „nichts mehr wert“ gewesen wäre, und hätte er sodann seinen Schaden bei der Beklagten liquidiert, hätte er - seine Rechtsansicht als zutreffend unterstellt - über Jahre hinweg einen Pkw „zum Nulltarif“ nutzen können. Das kann und darf nicht sein und ist auch nicht durch den europarechtlichen Effektivitätsgrundsatz geboten. Der durch eine unerlaubte Handlung Geschädigte hat schon grundsätzlich keinen Anspruch darauf, besser gestellt zu werden als er stünde, wenn der Schädiger die unerlaubte Handlung nicht begangen hätte. Das gilt in gleicher Weise auf für einen Anspruch auf Schadensersatz nach § 826 BGB, denn auch diese Vorschrift steht unter dem Leitgedanken des allgemeinen Schadensersatzrechts, *erlittene Schäden* auszugleichen, ohne darüber hinaus generalpräventive Zwecke zu verfolgen.

Die hier bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung von dem Kläger gezogenen Gebrauchsvorteile errechnen sich aus dem Produkt des gezahlten Kaufpreises und der zwischenzeitlich zurückgelegten Strecke geteilt durch die zum Kaufzeitpunkt zu erwartende restliche Laufleistung, oder:

$$\frac{\text{Kaufpreis} \times (\text{Endkilometerstand} \text{ ./. Anfangskilometerstand bei Kauf})}{\text{erwartbare Gesamtlaufleistung} \text{ ./. Kilometerstand bei Kauf}}$$

Bei einem Dieselmotor mit zwei Litern Hubraum in einem Kombimodell der Mittelklasse geht das Gericht von einer durchschnittlich zu erwartenden Laufleistung von 300.000 km aus (analog § 287 Abs. 1 ZPO). Die Nutzungsvergütung nach der oben genannten Formel beläuft sich damit auf 2.580,05 EUR (21.489,00 EUR x (60.279 km ./. 27.570 km) : (300.000 km ./. 27.570 km)).

Damit ergibt sich für den Klageantrag zu 1. ein Zahlungsanspruch in Höhe von 18.908,95 EUR (21.489,00 EUR ./. 2.580,05 EUR). Da die als Schadensersatz geschuldete Befreiung des Klägers von der täuschungsbedingt eingegangenen Verbindlichkeit gegenüber der Verkäuferin faktisch zu einer Rückabwicklung des Kaufvertrags im Verhältnis zur Beklagten führt, hat die Zahlung in analoger Anwendung des § 348 BGB nur Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges an die Beklagte zu erfolgen. Nachdem der Klageantrag zu 1. lediglich auf Zug-um-Zug-

Übereignung lautete, ist die Pflicht des Klägers zur Übergabe neben der Übereignung im Entscheidungsausspruch zu 1. hinzugesetzt worden.

6.

Der Kläger kann Verzinsung des seinerseits am 08.09.2015 geleisteten Kaufpreises gemäß §§ 849; 246 BGB verlangen, entgegen der Klageschrift jedoch nicht von diesem Zeitpunkt an in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz, sondern zunächst nur mit vier Prozent jährlich. Gemäß § 849 BGB kann der Verletzte, dem wegen Entziehung einer Sache nach einem der Haftungstatbestände der §§ 823 ff. BGB der Wert zu ersetzen ist, Zinsen des zu ersetzenden Betrags von dem Zeitpunkt an verlangen, der der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird. Als entzogene Sache kommt auch jede Form von Geld, nicht nur Bargeld, in Betracht. Eine Entziehung im Sinne des § 849 BGB liegt auch dann vor, wenn der Geschädigte durch eine unerlaubte Handlung, etwa eine Täuschung, dazu bestimmt wurde, die Sache wegzugeben oder - wie hier - über einen Geldbetrag in Höhe des vereinbarten Kaufpreises zu verfügen. Der gesetzliche Zinssatz des § 246 BGB beläuft sich jedoch grundsätzlich nur auf vier Prozent Jahreszinsen, „sofern nicht ein anderes bestimmt ist“.

Das ist hier erst ab Rechtshängigkeit der Fall (§§ 291; 288 Abs. 1 Satz 2 BGB), also seit dem 05.06.2018, nachdem die Klage am 04.06.2018 zugestellt wurde. Das anwaltliche Aufforderungsschreiben vom 13.04.2018 (Anlage K3) war nicht geeignet, die Beklagte in Zahlungsverzug zu setzen, zum einen weil sie mit ihm lediglich aufgefordert wurde, ihr *Einverständnis* zu erklären, dass der Kaufpreis gegen Rückgabe des Fahrzeugs erstattet werde, zum anderen weil das Schreiben keinen damals aktuellen Kilometerstand nennt und die Beklagte somit nicht in die Lage versetzte, den auch ohne Geltendmachung vom Kaufpreis abzuziehenden Nutzungswertersatz zu beziffern. Ohne Angabe des Kilometerstandes wäre die Beklagte berechtigt gewesen, die Rückzahlung des Kaufpreises zu verweigern, was einem Eintritt des Schuldnerverzugs ebenfalls entgegensteht.

III.

Mit der Rücknahme des Pkw befindet sich die Beklagte im Annahmeverzug, §§ 293 ff. BGB. Unstreitig hat der Kläger der Beklagten mit vorgerichtlichem Schreiben vom 13.04.2018 (Anlage K3) die „Rückgabe“ des Fahrzeugs - verkürzend für dessen Über-

gabe und Übereignung, im dortigen Zusammenhang aber unschädlich - angeboten, indem er sie zur einer Mitteilung auffordern ließ, wann und wo er den Pkw abgeben solle. Es kann offenbleiben, ob darin ein ausreichendes wörtliches Angebot im Sinne von § 295 BGB zu sehen ist, was die Beklagte in Abrede nimmt. Denn die Beklagte hat jedenfalls mit ihrer Antwort vom 02.05.2018 (Anlage K4) deutlich zum Ausdruck gebracht, dass sie nicht zu einer faktischen Rückabwicklung des Kaufvertrages bereit ist. In einem solchen Fall bedarf es keines wörtlichen Angebots im Sinne von § 295 BGB mehr (vgl. Palandt/Grüneberg, a.a.O., § 295 Rn. 4 a.E.).

IV.

Als Teil des ihm zustehenden Schadensersatzes kann der Kläger die Beklagte schließlich auf Freistellung von vorgerichtlich aufgewendeten Rechtsverfolgungskosten in Anspruch nehmen, der Höhe nach allerdings nur für einen Betrag von 1.100,51 EUR.

Der Ansatz einer 2,0-Geschäftsgebühr ist nicht angemessen gemäß § 14 RVG. Die vorgetragenen Umstände, namentlich Umfang und Schwierigkeit der anwaltlichen Tätigkeit, die Bedeutung der Angelegenheit und die Einkommens- und Vermögensverhältnisse bei dem Kläger, rechtfertigen es nicht, die 1,3-fache Regelgebühr nach Nr. 2300 RVG-VV zu überschreiten. Der Anspruch des Geschädigten auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten ist nach dem Gegenstandswert zu ermitteln, der der in der Hauptsache berechtigten Schadensersatzforderung entspricht. Das ist hier ein Gegenstandswert von 18.908,95 EUR. Legt man ihn sowie eine lediglich begründete Mittelgebühr von 1,3 zugrunde, belaufen sich die erstattungsfähigen Rechtsanwaltskosten für die vorgerichtliche Tätigkeit (§§ 13, 14 RVG, Nr. 2300, 7002, 7008 RVG-VV) auf 1.100,51 EUR (1,3 x 696,00 EUR + 20,00 EUR + gesetzliche Umsatzsteuer).

V.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1 Satz 1; 708 Nr. 11; 709 Satz 1 und 2; 711 Satz 1 und 2 ZPO. Eine Zuvielforderung von zwölf Prozent lässt sich nicht mehr als „verhältnismäßig geringfügig“ im Sinne des § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO qualifizieren.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Oldenburg, 26135 Oldenburg (Oldb), Richard-Wagner-Platz 1. Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Beglaubigt

Aurich, 26.02/2019

.....

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts

