

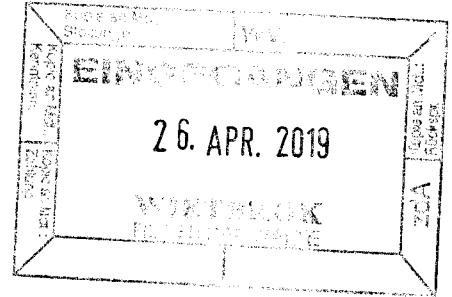
Beglaubigte Abschrift

7 O 324/18

Verkündet am 18.04.2019

gez.

, Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Itzehoe

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

51 Quickborn

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-74/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatz

hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Itzehoe durch den Richter Dr. s Einzelrichter
auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 20.03.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 27.217,56 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.09.2018 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw Audi Avant 2,0 I TDI quattro, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des im Tenor zu 1. genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.590,91 Euro freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 30 % und die Beklagte zu 70 %.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger aber nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Er kann die Vollstreckung durch die Beklagte durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn jene nicht vor der Vollstreckung 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.
7. Der Streitwert wird auf 39.400,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei nimmt die Beklagte auf Schadensersatz wegen eines Kaufvertrages über den Erwerb eines PKW, der von der sogenannten „Abgas-Problematik“ betroffen ist, in Anspruch.

Mit Kaufvertrag vom 07.05.2015 kaufte die Klagepartei den im Tenor zu 1. benannten Pkw für einen Kaufpreis von 39.400,00 €; für die weiteren Details wird auf Anlage K 1 (Bl. 29 d. A.) Bezug genommen. Das Fahrzeug hatte bei Kauf einen Kilometerstand von 6.500 km.

Der PKW ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet, dessen ursprüngliche Motorsteuerungssoftware den Ausstoß von Stickstoff (NOx) im behördlichen Prüfverfahren optimiert und dessen Herstellerin die Beklagte ist. 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 konnten auf dem Prüfstand geringere Stickoxidwerte als im Normalbetrieb erzielt und die nach der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten werden.

Der Einbau der Software erfolgte seitens der Beklagten bzw. ihrer Tochtergesellschaften.

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 Kraftfahrbundesamt, das in der verbauten Software anders als die Beklagte eine den gesetzlichen Vorgaben der VO (EU) Nr. 715/2007 widersprechende Abschaltvorrichtung 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.

Der VW-Konzern entwickelte 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 Kraftfahrbundesamt erteilte die Freigabe des Software-Updates für den betroffenen Motortyp.

Die Klägerpartei ließ das Software-Update im Folgenden durchführen.

Mit Schreiben vom 16.05.2018 machte die Klägerpartei außergerichtlich gegenüber der Beklagten Schadensersatzansprüche mit Fristsetzung bis zum 30.05.2018 geltend und forderte die Beklagte auf, mitzuteilen, wann und wo die Klägerpartei den Pkw abgeben könne und solle (Anlage K 3, Bl. 28 d.A.). Die Laufleistung des streitgegenständlichen Pkw betrug zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 20.03.2019 66.330 km.

Die Klägerpartei behauptet, das mit der oben beschriebenen Software zur Beeinflussung des Abgasverhaltens ausgestattete Fahrzeug sei bei Auslieferung mangelhaft gewesen, da die vom Hersteller mitgeteilten Verbrauchs- und Abgaswerte nicht eingehalten würden. Darüber hinaus handele es sich bei der Software um eine illegale Abschaltvorrichtung.

Die Klägerpartei hält das Vorgehen der Beklagten für sittenwidrig. Den verantwortlichen Entscheidern sei die Bedeutung ihres Verschweigens für die Beeinflussung der Kaufentscheidung der Kunden bewusst gewesen. Sie hätten Schäden der Kunden billigend in Kauf genommen. Gerade das heimliche Vorgehen unter Ausnutzung eines eigenen Informations- und Wissensvorsprungs gegenüber dem Verbraucher lasse das Verhalten als sittenwidrig erscheinen.

Die Beklagte und die vertretungsberechtigten Organe der Beklagte hätten Kenntnis von dem Mangel gehabt und hätten das Inverkehrbringen der jeweiligen Motoren veranlasst. Insbesondere habe die Vorstandsebene Kenntnis vom Einsatz der entsprechenden Software gehabt.

In der Klageschrift hat die Klägerpartei ursprünglich als Antrag zu 1. den Antrag angekündigt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 39.400,00 Euro unter Anrechnung einer Nutzungsschädigung in

Höhe von 3.556,78 Euro zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Die Klägerpartei beantragt zuletzt – hinsichtlich des Antrags zu 1. klagerhöhend –, zu entscheiden:

1. Die Beklagte wird verurteilt, der Klägerpartei EUR 39.400 nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 7. Mai 2015 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw Audi Avant 2,0 I TDI quattro, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 2.434,74 freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, das Fahrzeug sei nicht mangelhaft, da 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. Auch liege keine Überschreitung der Grenzwerte der Euro-5-Norm vor, da die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte lediglich für den Betrieb des jeweiligen Fahrzeugs auf dem Prüfstand (Neuer Europäischer Fahrzyklus, NEFZ) gelten würden. Im realen Fahrbetrieb, in welchem es so gut wie unmöglich sei, den NEFZ nachzufahren, komme es immer zu höheren Abgaswerten. Zudem seien negative Auswirkungen durch die technische Maßnahme gemäß der Prüfung durch das Kraftfahrtbundesamt nicht zu erwarten.

Die Klage ist der Beklagten am 27.09.2018 zugestellt worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und zum großen Teil begründet.

I.

Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Itzehoe ist gemäß § 32 ZPO örtlich zuständig. Die Klagepartei hat einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen (dazu unten). Da bei § 826 BGB der Eintritt eines Schadens zum Tatbestand gehört, nicht lediglich zur Rechtsfolgenseite, ist auch der Ort des Schadenseintritts Begehungsort im Sinne des § 32 BGB (vgl. *Zöller/Vollkommer*, ZPO, 32. Auflage 2018, § 32, Rn. 16). Ort des Schadenseintritts ist der Wohnort der Klagepartei (vgl. *Zöller/Vollkommer*, ZPO, 32. Auflage 2018, § 32, Rn. 16).

Das für die erhobene Feststellungsklage nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse liegt vor. Das Feststellungsinteresse im Sinne eines rechtlichen Interesses ist gegeben, wenn dem Recht oder der Rechtslage der Klägerpartei eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und das Feststellungsurteil geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (MüKo ZPO, 5. Aufl., § 256 Rn 39). Das gemäß § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse hinsichtlich des Antrags zu 2. folgt aus § 756 ZPO, weil die Klagepartei im Falle des Obsiegens die spätere Zwangsvollstreckung nur unter den erschwerten Voraussetzungen betreiben kann, solange der Annahmeverzug nicht rechtskräftig festgestellt ist.

II.

Die Klage ist zum überwiegenden Teil begründet.

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 i.V.m. § 31 BGB.

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenen Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die klagende Partei ist im Sinne des § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden, was der Beklagten zuzurechnen ist.

1.

Die Beklagte hat die Klagepartei durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Dieselmotors – unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung – geschädigt. So hat die Beklagte bei den von ihr hergestellten Dieselmotoren des Typs EA 189 durch den Einbau einer Software bewirkt, dass erkannt wird, wenn sich das jeweilige Fahrzeug auf einem Prüfstand befindet und sodann der Motor in einen Modus geschaltet wird, bei dem die gesetzlichen Grenzwerte der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typengenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen für Abgase eingehalten werden, während außerhalb eines Prüfstands der Motor in einem anderen Modus läuft, der zu Abgaswerten deutlich über den gesetzlichen Grenzwerten führt.

2.

Die Klagepartei hat dadurch auch einen Schaden erlitten. In Unkenntnis der gesetzeswidrigen Motorsteuerungssoftware hat die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug erworben und damit einen für sie – auch wirtschaftlich – nachteiligen Vertrag abgeschlossen, da das Fahrzeug jedenfalls nicht seinen berechtigten Vorstellungen entsprach. Hinsichtlich des Schadens stellt § 826 BGB nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter ab. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern auch jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004, Az. II ZR 402/02, juris). Ausreichend ist jede Schadenszufügung im weitesten Sinne, also jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage in ihrer Gesamtheit (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16 mwN). Mithin stellt auch der Abschluss eines Geschäfts, welches nicht den Zielen des jeweils Geschädigten entspricht, einen Schaden im Sinne des § 826 BGB dar. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der jeweiligen Gegenleistung zurückbleibt (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004, Az. II ZR 402/02, juris; BGH, Urteil vom 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14, Rn. 17ff., juris).

Der Schaden der Klagepartei liegt bereits darin, dass sie ein mangelhaftes Fahrzeug erworben hat, das kein gleichwertiges Äquivalent zum gezahlten Kaufpreis darstellt. Der Schaden liegt mithin in dem Abschluss eines ungewollten Kaufvertrages über ein mangelhaftes Fahrzeug. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mangelhaft. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug mangelhaft ist, ergibt sich schon daraus, dass die Beklagte die EG-Typengenehmigung nach der Schadstoffklasse EU5 durch Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand erschlichen hat. Fahrzeugkäufern musste zwar bekannt sein, dass die Schadstoffgrenzwerte der Abgasnorm nur auf dem Prüfstand einzuhalten waren. Fahrzeugkäufer mussten aber nicht damit rechnen, dass der Schadstoffausstoß auf dem Prüfstand mithilfe einer Software gezielt manipuliert war.

Vielmehr kann ein Käufer erwarten, dass die Emissionswerte seines Fahrzeugs jedenfalls dann ähnlich hoch ausfallen wie im Prüfstand, wenn im realen Fahrbetrieb vergleichbare Bedingungen gegeben sind (§ 434 Abs. 1 BGB). Der Mangel ergibt sich auch daraus, dass der Zustand des Fahrzeuges der klagenden Partei, wie ausgeliefert, aufgrund der eingebauten Software von den Prüforganisationen im Rahmen der Hauptuntersuchung als erheblicher Mangel eingestuft werden kann und auch ein Entzug der Zulassung drohen kann. Damit war die Nutzbarkeit des Fahrzeugs in dem ausgelieferten Zustand nicht gewährleistet.

3.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch nach § 31 BGB (analog) zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person setzt grundsätzlich voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand der jeweiligen Haftungsnorm, hier also des § 826 BGB, verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, juris). Selbst wenn man hier bei dem als wahr unterstellten Vortrag der Beklagten von einer Unkenntnis der Vorstandsebene hinsichtlich der Programmierung und Implementierung der Software in den Motoren des Typs EA 189 ausgehen wollte, beruht jedenfalls die mangelnde Kenntnis des Vorstands von der entsprechenden Programmierung auf einem gravierenden Organisationsverschulden des Vorstands, welches dazu führt, dass diesem die Kenntnisse der ausführenden Mitarbeiter zuzurechnen sind. Der Anwendungsbereich des § 31 BGB wird bei Organisationsmängeln erweitert (vgl. Palandt/*Ellenberger*, BGB, 78. Auflage 2019, § 31 Rn. 7). So sind juristische Personen verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßiger Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation der jeweiligen juristischen Person diesen Anforderungen nicht, muss diese sich so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte bzw. tätig gewordene Verrichtungsgehilfe ein verfassungsmäßiger Vertreter der juristischen Person (vgl. BGH, Urteil vom 08.07.1980, Az. VI ZR 158/78 = NJW 1980, 2810). Die Ausrüstung der vorliegend in Rede stehenden Software in Millionen von Fahrzeugen weltweit stellt aufgrund der Tragweite und der damit verbundenen Risiken für die Gesamtgeschicke eines Konzerns eine wesentliche Entscheidung mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte bzw. den von dieser geführten Konzern dar. Sollte nicht der Vorstand, sondern vielmehr – wie von der Beklagten vorgetragen – Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen die Entscheidung zum Einbau der Software getroffen haben, muss sich der Vorstand der Beklagten deren Verhalten und deren Kenntnis zurechnen und sich so behandeln lassen, als wären diese Mitarbeiter verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten.

Eine fehlende Zurechnung der schädigenden Handlung folgt vorliegend auch nicht aus dem Umstand, dass es sich bei der Beklagten nicht um die Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs handelt, da die Beklagte jedenfalls Herstellerin des bestimmungsgemäß in Fahrzeugen von Konzerntöchtern eingesetzten Motors ist.

4.

Die Schadenszufügung ist auch sittenwidrig erfolgt.

a)

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob die Handlung nach ihrem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht vereinbar ist (vgl. BGH, WM 2014, 71 Rn 23 m.w.N.). Für die Annahme einer Sittenwidrigkeit genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft.

Von diesen Grundsätzen ausgehend stellt sich das Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten als sittenwidrig dar.

Hier hat die Beklagte in großem Umfang im eigenen Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltvorschriften umgangen und dabei auch ihre Kunden und Fahrzeugwerber, sowie die Kunden und Fahrzeugwerber ihrer Tochtergesellschaften, getäuscht. Dabei hat die Beklagte nicht nur die gesetzlich festgesetzten Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschalteneinrichtung zugleich ein System geschaffen, welches ihr ermöglichte, ihr Vorgehen gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern zu verschleiern (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16). Es gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses - insbesondere unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände - regelmäßig die Sittenwidrigkeit begründet (Palandt/*Sprau*, BGB, 78. Auflage 2019, § 826 Rn 20). Insbesondere hat die Rechtsprechung dies für das arglistige Verschweigen eines Mangels durch Verkäufer angenommen (vgl. BGH, Urteil vom 20. April 1988, Az. VIII ZR 35/87 Rn 12, juris). Eine solche Täuschung ist vorliegend gegeben. Durch das Inverkehrbringen des manipulierten Motors hat die Beklagte stillschweigend erklärt, dass dieser den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Dies ist, wie bereits ausgeführt, jedoch nicht der Fall. Der Beklagten kann dieser Erklärungswert ihres Verhaltens und ein entsprechendes Verständnis ihrer Kunden bzw. der Kunden ihrer Tochtergesellschaften auch nicht verborgen geblieben sein (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017,

Az. 6 O 119/16).

b)

Das schädigende Verhalten der Beklagten ist sowohl wegen seines Zwecks als auch wegen des angewandten Mittels auch mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung als verwerflich anzusehen. Die Beklagte hat mit dem Einsatz der Manipulationssoftware massenhaft und mit erheblichem technischem Aufwand gesetzliche Vorschriften zum Umwelt- und Gesundheitsschutz ausgehebelt und zugleich Kunden getäuscht. Sie hat damit nicht einfach nur Abgasvorschriften außer Acht gelassen und erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt, sondern zugleich eine planmäßige Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Verbrauchern und Mitwettbewerbern vorgenommen, um der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder sie wettbewerbsfähig zu halten, weil sie entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen teureren Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Anschaffung eines Fahrzeugs für einen Verbraucher in der Regel um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht handelt und ein Verbraucher als technischer Laie die Manipulation nicht erkennen kann. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit des Verbrauchers bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt, was eine besonders verwerfliche Vorgehensweise darstellt.

Die Beklagte hat bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen der Verbraucher ausgenutzt. Sie verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, das auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses Vertrauen hat sie genutzt, als sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Verbraucher haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren ohne die Software allerdings nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen. Zwar ist es nicht schon verwerflich, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen der Verbraucher nicht genügt. Ein Unternehmen darf sich auch auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen, wenn es dies will. Die

unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo – wie hier - das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essenziellen Schädigung der potentiellen Kunden ausgenutzt wird, um aus Gewinnstreben sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen.

Die Beklagte ist ein bedeutender Fahrzeughersteller und -exporteur Deutschlands, so dass von ihr vorgenommene gezielte Manipulationen in Genehmigungsverfahren geeignet sind, das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu untergraben. Aus der Konzerngröße der Beklagten können sich aus einer solchen gezielten Manipulation des Genehmigungsverfahrens Risiken in volkswirtschaftlich relevanter Dimension ergeben. Wenn die Beklagte behauptet, dass die Folgen des Einsatzes der Software für die klagende Partei (und andere Käufer betroffener Fahrzeuge) nicht spürbar seien, ändert dies nichts daran, dass die Beklagte ein solches Risiko negativer Entwicklungen mit volkswirtschaftlich messbaren Auswirkungen jedenfalls ihrem mit missbräuchlichen Mitteln verfolgten.

c)

Diese sittenwidrige Täuschung der Beklagten gegenüber der Klagepartei war auch kausal für ihre Kaufentscheidung. Es reicht insoweit aus, dass der jeweilige Getäuschte Umstände vorträgt, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten und die nach der allgemeinen Lebenserfahrung bei der Art des jeweiligen Rechtsgeschäfts Einfluss auf die Entscheidung gehabt haben können (vgl. BGH, Urteil vom 12.05.1995, Az. V ZR 34/94, juris). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die durch die Software manipulierten Abgaswerte sind sowohl für die Eingruppierung in die Euro-5-Norm, als auch für die Zulassung des Fahrzeugs und die Berechnung der Steuer von Bedeutung. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Klagepartei ein Fahrzeug erwerben wollte, welches den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Da diese Voraussetzungen durch das streitgegenständliche Fahrzeug entsprechend der obigen Ausführungen nicht erfüllt wurden, ist vorliegend davon auszugehen, dass dieser Umstand Einfluss auf die Kaufentscheidung der Klagepartei gehabt hätte, wenn diese im Zeitpunkt der Kaufentscheidung von der manipulierenden Software und Wirkungsweise gewusst hätte.

d)

Ein Bewusstsein der Sittenwidrigkeit ist für die Erfüllung des subjektiven Tatbestands nicht erforderlich. Es genügt vielmehr bereits die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis lag jedenfalls bei den von der Beklagten bezeichneten „Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene“ vor. Schon aufgrund der planvollen Entwicklung und Programmierung der Abschaltvorrichtung ist, wie oben bereits ausgeführt, von einer planmäßigen Verschleierung

und damit einer bewussten Täuschung der Verbraucher auszugehen. Dieser Umstand musste den Mitarbeitern, welche die Entscheidung über die Programmierung der Software trafen, auch gerade aufgrund der Programmierung der Software als Abschaltvorrichtung, welche den Prüfstandmodus erkennt, bekannt sein.

Die Beklagte handelte auch mit Schädigungsvorsatz. Sie sah den Schadenseintritt und die Schadensfolge voraus und nahm diese billigend in Kauf. Dabei ist es unschädlich, dass sie weder die Absicht hatte, die Käufer der Fahrzeuge zu schädigen, noch konkret die Einzelheiten des Schadensverlaufs bei der Klagepartei bzw. den Umfang und Höhe einzelner Schäden vorausgesehen hat.

5.

Als Rechtsfolge kann die klagende Partei von der Beklagten Zahlung von 27.217,56 € Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeuges verlangen.

Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Vorliegend bedeutet dies, dass die klagende Partei so zu stellen ist, wie wenn sie den Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht geschlossen hätte. In diesem Fall hätte die klagende Partei die vereinbarten 39.400,00 € nicht gezahlt. Die klagende Partei muss sich allerdings auch die gezogenen Nutzungen für das streitgegenständliche Fahrzeug entgegenhalten lassen und die Gebrauchsvorteile bzw. den Wertersatz für die gezogenen Nutzungen in Höhe von 12.182,44 € schadensmindernd anrechnen lassen. Denn die klagende Partei hätte keine Vermögensvorteile in Form der während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen erzielt. Diese sind auf den Ersatzbetrag anzurechnen, weil andernfalls eine vom Schadensrecht nicht gedeckte Überkompensation stattfinden würde. Der Vorteilsausgleich erfolgt von Amts wegen. Die Berechnung des Nutzungswertes erfolgt, indem der Bruttokaufpreis mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und das Produkt durch die zu verbleibende Gesamtlauflistung des Fahrzeuges dividiert wird.

Die Klägerseite erwarb das Fahrzeug mit einer Laufleistung von 6.500 km zu einem Kaufpreis von 39.400,00 €. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug einen Kilometerstand von 66.330 km. Die Klägerpartei hat das Fahrzeug mithin 59.830 km gefahren. Das Gericht schätzt die zugrunde zu legende Gesamtlauflistung gemäß § 287 ZPO auf 200.000 km; abzüglich der zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeuges an die Klagepartei bereits gefahrenen 6.500 km ergibt sich eine zur Zeit des Kaufs zu erwartende Restlaufleistung von 193.500 km. Das Gericht legt eine Gesamtlauflistung von 200.000 km zugrunde, da höhere Laufleistungen

möglich, aber bei Fahrzeugen der streitgegenständlichen Fahrzeugklasse im Privatbesitz die Ausnahme sind. Zudem sinkt der Wert von Kraftfahrzeugen nach Überschreiten der 200.000-km-Grenze nicht mehr derart signifikant, dass eine über diese Grenze hinausgehende weitere lineare Berechnung gerechtfertigt wäre.

6.

Der Klägerpartei stehen Rechtshängigkeitszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.09.2018 zu. Dass die Klageerhöhung der Beklagten erst später zugestellt worden ist, hat insoweit keine Auswirkungen, da die zugesprochene Forderung unterhalb des ursprünglich geltend gemachten Anspruchs liegt.

Einen zeitlich weitergehenden Zinsanspruch hat die Klägerpartei nicht dargelegt. Insbesondere besteht kein Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen, da in dem vorgelegten Aufforderungsschreiben keine Zahlung verlangt wurde, sondern die Beklagte nur das Einverständnis in eine Rückabwicklung erklären sollte.

III.

Die Klage ist auch hinsichtlich des Klagantrages zu 2. begründet. Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeuges in Annahmeverzug im Sinne der §§ 293 ff. BGB. Die Beklagte hat jedenfalls mit dem Zug-um-Zug-Antrag in der Klageschrift die Übereignung wörtlich angeboten. Dies genügt gem. § 295 BGB, da die Beklagte die „Gesamtabwicklung“ der Annahme des Fahrzeuges gegen Zahlung ihrerseits und damit die Annahme des Fahrzeuges abgelehnt hat.

IV.

Die Klägerpartei hat den mit dem Antrag zu 3. geltend gemachten Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus den zuvor dargestellten Erwägungen aus § 826 BGB. Er besteht jedoch nur in Höhe von 1.590,91 €. Soweit die Klägerpartei für einen Betrag darüber hinaus weitere Freistellung begehrt, war die Klage im Übrigen abzuweisen. Zu dem nach § 249 BGB zu ersetzenden Schaden gehören auch vorgerichtliche Anwaltskosten als Kosten der zweckentsprechenden Rechtsverfolgung. Die Klägerpartei hat dargelegt, dass der zunächst außergerichtlich geltend gemachte Anspruch bereits fällig war. Allerdings ist lediglich eine 1,3-Geschäftsgebühr zugrunde zu legen. Bei einem Gegenstandswert von 39.400 € ergibt sich nach Nr. 2300, 7002, 7008 VV RVG ein abrechenbares Honorar von 1.590,91 €. Die Abrechnung einer

2,0-Gebühr anstelle der regelmäßig nach Nr. 2300 VV RVG anzusetzenden 1,3-Gebühr kommt nicht in Betracht, weil die Sache weder besonders umfangreich noch schwierig war. Bei Verfahren der vorliegenden Art handelt es sich zwischenzeitlich um ein Massenphänomen, das auch durch die Verwendung bereits entwickelter und fortlaufend gepflegter Textbausteine gekennzeichnet ist, so dass sich Umfang und Schwierigkeit bezogen auf das einzelne Verfahren entsprechend relativieren.

Zinsen auf einen Freistellungsanspruch kann die Klagepartei im Übrigen per definitionem nicht fordern.

V.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 1, 2 ZPO.

VI.

Dem Streitwert liegt die nach Klageerhöhung zuletzt geltend gemachte Hauptforderung zugrunde, die geltend gemachten Nebenforderungen erhöhen den Streitwert nicht.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Itzehoe
Theodor-Heuss-Platz 3
25524 Itzehoe

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Richter

Beglaubigt

JOS in