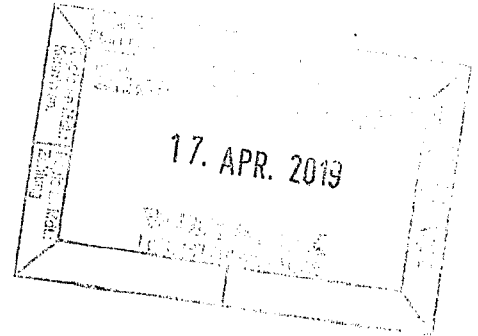




Landgericht Oldenburg

Im Namen des Volkes

Urteil



4 O-2337/18

Verkündet am 11.04.2019

Urkundsbeamter/... der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte Wietbrok, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg

gegen

Volkswagen AG vertr.d.d.Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

hat das Landgericht Oldenburg – 4. Zivilkammer – durch die Richterin am Landgericht
als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 21.03.2019 für Recht
erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 11.575,91 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.09.2018 zu zahlen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Pkw Seat EXEO ST Kombi Style 2,0 TDI CR, 6-Gang, mit der Fahrgestellnummer \

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Pkw Seat EXEO ST Kombi Style 2.0 TDI CR, 6-Gang, mit der Fahrgestellnummer ... in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.461,32 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte 65% und der Kläger 35%.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Der Kläger erwarb am 01.02.2013 einen Gebrauchtwagen der Marke Seat EXEO ST Kombi-Style 2.0 TDI mit einem Kilometerstand von 19.760 km zum Kaufpreis von 17.790 €. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgerüstet, welcher von der Beklagten entwickelt und in den Verkehr gebracht worden ist.

Mit seiner Klage begehrt der Kläger insbesondere die Rückzahlung des Kaufpreises gegen Übereignung des Fahrzeugs.

Die Motorsteuerung des PKW ist so programmiert, dass der Wagen bei der Messung der Schadstoffemissionen auf einem Prüfstand diese Situation erkennt und im sogenannten Modus 1, beim Betrieb im Straßenverkehr hingegen im sogenannten Modus 0 läuft. Im Modus 1 werden bei einem Abgastest die Grenzwerte für Stickoxide der Euro 5-Norm eingehalten, im Modus 0 hingegen nicht. Der Test im Modus 1 hatte zur Folge, dass die EU-Typengenehmigung wegen Einhaltung der maßgeblichen Werte bewirkt werden konnte.

Das von der Beklagten nach Bekanntwerden der beschriebenen Eigenschaft der Motorsteuerung für diese Fahrzeuge vorgesehene Software-Update sieht vor, dass der Motor nur noch im Modus 1 betrieben wird; ob damit in technischer Hinsicht schädliche Auswirkungen verbunden sind, ist streitig.

Der Kläger meint, die Beklagte habe ihn dadurch, dass sie den von ihr entwickelten Motor mit einer Abschaltsoftware ausgestattet und ausgeliefert habe, vorsätzlich geschädigt. Der Schaden bestehe darin, dass er ein Geschäft abgeschlossen habe, das er bei Kenntnis der Sachlage nicht getätigt hätte. Die Naturalrestitution müsse deshalb dahin gehen, dass er so gestellt würde, als hätte er das Fahrzeug nicht gekauft.

Der Kläger behauptet: Der Vorstand der Beklagten habe von der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware gewusst. Die Beklagte habe auch gewusst, dass hiermit ausgestattete Fahrzeuge einen Wertverlust erleiden würden, sobald der Mangel auf dem Markt bekannt würde. Dieser Wertverlust sei erheblich. Das von der

Beklagten angebotene Rückrufprogramm, in dessen Rahmen ein Update installiert werden sollte, behebe gerade dieses Problem nicht.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 17.790 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01. Februar 2013 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW Seat EXEO ST Kombi Style 2,0 TDI CR, 6-Gang, mit der Fahrgestellnummer '
2. Festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.680,28 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, es sei weder eine Täuschung noch eine Schädigung des Klägers gegeben. Auch liege weder eine Sittenwidrigkeit noch eine besondere Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten vor. Sie habe allenfalls – was tatsächlich nicht der Fall sei – gegen öffentlich-rechtliche Bestimmungen verstoßen.

Die Beklagte bestreitet, dass das Fahrzeug über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge. Sie behauptet, die streitgegenständliche Software wirke nicht auf das Emissionskontrollsystem ein. Vielmehr verfüge die Motorsteuergerätesoftware über eine Fahrzykluserkennung, die erkenne, wenn das Fahrzeug den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfahre. Die Software bewirke nicht, dass innerhalb des normalen Fahrbetriebs die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert werde. Das Abgasrückführungssystem sei nicht Bestandteil des Emissionskontrollsystems, sondern eine rein innermotorische Maßnahme. Auch erfolge keine „Einwirkung“ auf das Emissionskontrollsystem und damit keine „Abschaltung“ im normalen Fahrzeugbetrieb.

Die Beklagte meint ferner, auf die Emissionswerte des Fahrzeugs im normalen Straßenbetrieb komme es nicht an, weil der Gesetzgeber sich dafür entschieden habe, die Emissionsgrenzwerte allein unter Laborbedingungen festzulegen.

Die Beklagte bestreitet, dass ihr damaliger Vorstandsvorsitzender oder andere Mitglieder des Vorstands von der Entwicklung der Software gewusst und im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im Jahre 2009 von der Verwendung der Software im hier betroffenen Fahrzeugtyp Kenntnis gehabt hätten.

Sie bestreitet auch, dass der Kläger einen Schaden erlitten habe. Sie bestreitet insbesondere, dass das streitgegenständliche Fahrzeug durch den Einsatz der infrage stehenden Software und der hierzu ergangenen Berichterstattungen in den Medien einen Wertverlust erlitten habe.

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf den Inhalt der eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist ganz überwiegend begründet.

I.

Die Klage ist hinsichtlich des geltend gemachten Zahlungsanspruchs aus § 826 BGB in Verbindung mit §§ 31, 831 BGB dem Grunde nach begründet; zur Höhe sind im Hinblick auf die abzuziehende Nutzungsentschädigung nur geringfügige Abstriche zu machen.

Die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.

Die Handlung, durch die die Beklagte den Kläger geschädigt hat, war das Inverkehrbringen unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung von Dieselmotoren zum Zweck des Weiterverkaufs, u. a. auch in Fahrzeugen der Marke Audi, deren 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.

Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten. Dieser besteht darin, dass sie in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen PKW erworben und damit einen ihm wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Dass es sich bei diesem Vertrag um einen für den Kläger wirtschaftlich nachteiligen handelt, zeigt schon die Überlegung, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn die Beklagte sie vor dem Kauf darauf hinweisen würden, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und sie deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das KBA rechnen müssen. Der Kläger hat nicht das bekommen, was ihm aus dem Kaufvertrag zustand, nämlich ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug.

Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist gesetzeswidrig. Das ergibt sich allein daraus, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Beklagte mit Bescheid vom 14.10.2015 verpflichtete, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor EA 189 die aus Sicht des Bundesamtes unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und nachzuweisen, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden. Die Beklagte entwickelte ein Update für die Motorensteuerungsgerätesoftware, nach dessen Einspielen das Fahrzeug nur noch über einen einheitlichen Betriebsmodus verfügt. Das Kraftfahrt-Bundesamt sieht das Aufspielen des Updates als verpflichtend an. Es ist allgemein- und gerichtsbekannt, dass gegenüber zahlreichen Fahrzeughaltern, die aus welchen Gründen auch immer das Update nicht durchführen lassen, die Zulassungsbehörden mit Stilllegungsandrohungen vorgehen. Es kommt deshalb letztlich gar nicht darauf an, ob ein Verstoß 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) wirklich vorliegt oder es sich, wie die Beklagte meint, nur um eine „innermotorische“ Maßnahme handelt.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen. Die Haftung der Beklagten ergibt sich aus § 831 BGB.

Aufgrund der allgemein bekannten Gesamtumstände der „Dieselproblematik“ ist davon auszugehen, dass der für die Manipulationssoftware bzw. der für dessen Programmierung in der Motorsteuerung zuständige Entwickler derart in die Organisation der Beklagten eingebunden ist, dass es sich um einen Verrichtungsgehilfen der Beklagten im Sinne des § 831 BGB handelt. Zumindest in der Person dieses Entwicklers liegen die Voraussetzungen des § 826 BGB, wie sie oben näher ausgeführt wurden, vor. Dabei weist er insbesondere auch Schädigungsvorsatz auf. Denn in Anbetracht der erforderlichen Fachkenntnisse ist ausgeschlossen, dass der Entwickler die Dimension seines Handelns verkannt haben könnte, zumal der einzige Sinn der manipulierten Software gerade darin lag, den Rechtsverkehr (Zulassungsbehörden und Kunden) zu täuschen.

Exkulpiert gemäß § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB kann sich die Beklagte nicht. Im Gegenteil läge zumindest ein Überwachungsverschulden auf der Hand, wenn ihr - bei unterstellter Unkenntnis - derartige Vorgänge verborgen geblieben wären (LG Oldenburg, Urteile vom 16.01.2018, 16 O 134/17, S. 9 u. 10, und vom 19.03.2018, 5 O 2050/17, S. 7). Vorgetragen im Rahmen des § 831 Abs. 1 S. 2 BGB wird von der Beklagten nichts Näheres, jedenfalls nichts, was näherungsweise beachtlich sein könnte.

Im Übrigen haftet die Beklagte für das Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter auch wegen Organisationsverschuldens im Rahmen des § 31 BGB. Der Anwendungsbereich des § 31 BGB wird bei Organisationsmängeln erweitert (Palandt, BGB, 77. Auflage, § 31 Rn. 7). Juristische Personen sind 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 diesen Anforderungen nicht, muss sich die juristische Person so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte Verrichtungsgehilfe ein verfassungsmäßiger Vertreter (BGH, NJW 1980, 2810). Die Beauftragung eines wichtigen Aufgabenkreises an einen Funktionsträger oder Bediensteten begründet daher für die juristische Person eine Haftung ohne Entlastungsmöglichkeit. Hat sie dem Vertreter eine selbstständige Stellung mit eigener Entscheidungsbefugnis eingeräumt, ist er verfassungsmäßiger Vertreter; ist das nicht geschehen, ist § 31 BGB wegen eines Organisationsmangels anwendbar.

Der Einbau der in Rede stehenden Software in Millionen von Fahrzeugen nicht nur in Europa stellt, wie ausgeführt, eine wesentliche Entscheidung mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte dar. Sollte nicht der Vorstand und auch nicht der Leiter der Entwicklungsabteilung als Repräsentant gemäß § 31 BGB diese weitreichende Entscheidung getroffen, sondern ein Mitarbeiter auf nachgeordneter Arbeitsebene alleine, muss sich die Beklagte so behandeln lassen, als wären diese Mitarbeiter ihre verfassungsmäßigen Vertreter. Die Beklagte hat keinerlei Organisationsmaßnahmen dargetan, die hätten gewährleisten können, dass

Entscheidungen von solcher Tragweite rechtlich geprüft und im Fall erheblicher Risiken dem Vorstand oder einem sonstigen verfassungsgemäß berufenen Vertreter vorgelegt werden. Wenn es der Vorstand der Beklagten zuließ, dass Mitarbeiter auf nachgeordneten Arbeitsebenen eine so schwerwiegende Entscheidung frei treffen konnten, ohne naheliegende organisatorische Vorkehrungen dagegen zu ergreifen, ist eine Zurechnung geboten. Sofern die Beklagte einwendet, dass ein Organisationsverschulden Sittenwidrigkeit nicht zu begründen vermöge, verkennt sie, dass ihrem Vorstand kein eigenes sittenwidriges Handeln zur Last gelegt wird, sondern dass ihm die sittenwidrige Schädigung durch Unternehmensmitarbeiter zugerechnet wird.

Die schädigende Handlung ist sittenwidrig.

Die Täuschung durch die Beklagte diene – andere Motive sind weder dargestellt noch sonst ersichtlich – dem Zweck, zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Kunden gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit. Hinzu tritt, dass die Beklagte durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware einen Teil des Motors beeinflusst hat, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, so dass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhing und die Beklagte darauf hoffen konnte, niemals entdeckt zu werden. Das Verhalten der Beklagten wiegt umso schwerer, als es sich beim Kauf eines PKW für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von großem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten nachteilig beeinflusst worden ist.

Ein Vermögensschaden des Klägers wäre auch durch ein Software-Update nicht behoben, wobei es nicht darauf ankommt, diesen genau zu beziffern. Denn selbst nach einem etwaigen Aufspielen des Updates verbliebe es bei einem Fahrzeug, das von dem sog. „Abgasskandal“ betroffen war. Dieser Makel an dem Fahrzeug lässt sich nicht beheben. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass der sog. „Abgasskandal“ Gegenstand breiter und dezidiert negativer öffentlicher Wahrnehmung und Diskussion ist. Dadurch kommt eine Vielzahl vergleichbarer Fahrzeuge auf den Markt, da viele Kunden eine Rückgängigmachung des Kaufvertrages anstreben. Ob es durch dieses verstärkte Angebot wirklich zu einem (und welchem) Absinken der erzielbaren Marktpreise kommt, ist ohne Bedeutung. Dass zumindest das ernstzunehmende Risiko einer Wertminderung konkret in Betracht kommen kann, ist schlechthin nicht von der Hand zu weisen. Die gegenteiligen Behauptungen der Beklagten - die im Übrigen keinen aktuellen Stand widerspiegeln - sind schlicht nicht nachvollziehbar.

An dem Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses ändert es auch nichts, sollte der Kläger der Beklagten zwischenzeitlich die technische Überarbeitung („Software-Update“) des Fahrzeugs gestattet haben. Der vollendete Tatbestand der vorsätzlichen unerlaubten Handlung/des Betruges bleibt auch dann erhalten, wenn die Beklagte Maßnahmen ergreift, zu denen sie behördlicherseits gezwungen wird und an denen der Kläger teilnehmen muss, will er nicht die Stilllegung seines Fahrzeuges riskieren. In der Rechtsprechung ist ganz allgemein anerkannt, dass sich

der arglistig getäuschte Käufer einer mangelhaften Sache nicht auf eine Beseitigung des Mangels verweisen lassen muss.

Der Schadensersatzanspruch geht deshalb dahin, dass die Beklagte den Kläger so stellen muss, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Insoweit ist ohne weiteres davon auszugehen, dass der Kläger – wie jeder verständige, Risiken vermeidende Kunde – bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis den Vertrag nicht geschlossen hätte. Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des Pkw erstattet.

Dabei muss sich der Kläger nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Diese sind gemäß § 287 ZPO mit 6.214,09 € zu schätzen.

Dabei legt die Kammer eine Gesamtleistung des gerichtsbekannt robusten Fahrzeugs von 300.000 km zugrunde. Für die per Datum 21.03.2019 anzunehmende Laufleistung des Fahrzeugs von 117.590 km ergibt sich der genannte Betrag. Dieser errechnet sich aus folgender Berechnung: $17.790 \text{ €} \times 97.920 \text{ km} : 280.330 \text{ km} = 6.214,09 \text{ €}$. Somit ergibt sich ein zurückzuzahlender Kaufpreis von $17.790 \text{ €} - 6.214,09 \text{ €} = 11.575,91 \text{ €}$.

II.

Dieser Betrag ist gem. §§ 286, 288 Abs. 1 BGB ab dem 17.09.2018 mit 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

Ein darüberhinausgehender Anspruch auf Verzinsung seit Zahlung des Kaufpreises am 01.02.2013 besteht nicht. Es besteht kein allgemeiner Rechtsgrundsatz, wonach Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung generell vom Zeitpunkt der Entstehung an zu verzinsen seien (BGH NVWZ, 1994, 409; Soergel/Krause, BGB, § 849 Rn. 2; MüKo/Wagner, BGB, § 849 Rn. 4; Staudinger/Vieweg, BGB, § 849 Rn. 4). Aus § 849 BGB ergibt sich vielmehr, dass eine solche „automatische“ Verzinsung die Ausnahme ist und auf die dort geregelten Fälle der Entziehung oder Beschädigung einer Sache beschränkt bleiben muss. Die Voraussetzungen des § 849 BGB liegen indes nicht vor. Die Verzinsungspflicht gilt für die Entziehung von Geld nur, wenn diese beispielsweise in Gestalt einer Unterschlagung oder durch die Nichtauskehrung eingezogener Mandantengelder erfolgt ist. Die freiwillige Überlassung von Geld zu Investitionszwecken fällt hingegen nicht mehr unter die Tatbestandsvoraussetzungen der Entziehung oder Beschädigung einer Sache (OLG Karlsruhe, Urteil vom 24.02.2006, 1 U 190/05). Vorliegend erfolgte eine freiwillige Überlassung des Kaufpreises im Gegenzug zur Überlassung des streitgegenständlichen Pkw, der in der Folge auch genutzt wurde.

III.

Auf den Antrag des Klägers war ferner festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet (§§ 286 ff BGB). Mit anwaltlichem Schreiben vom 11.09.2018 hat der Prozessbevollmächtigte des Klägers die Beklagte erfolglos zur Rücknahme des Fahrzeuges aufgefordert.

Der Anspruch auf Freistellung von den außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten ergibt sich aus §§ 826, 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB. Die Anwaltskosten sind Teil des dem Kläger entstandenen Schadens. Dabei richtet sich der Schadensersatzwert nach dem, was am 11.09.2018 bei Inanspruchnahme des Anwaltes als berechtigter Anspruch verfolgbar war. Das waren zu jenem Zeitpunkt (17.790 € Aufpreis abzgl. Nutzungsentschädigung bei einem Tachostand von damals geschätzt 89.645 km = 5.688,95 € =) 12.101,05 €. Der Vorteil ist vom Schadensersatzanspruch abzuziehen, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Inrede des Schädigers bedarf (BGH NJW 2015, 3160).

Der einschlägige Gebührentatbestand Nr. 2300 VV, §§ 13,14 RVG sieht einen Schaden von 0,5 bis 2,5 vor. Der Ansatz einer Geschäftsgebühr von 2,0 ist (noch) gerechtfertigt. Hiernach ergibt sich folgende Berechnung:

2,0 Geschäftsgebühr nach Gegenstandswert bis 13.000 €	1.208,00 €
Telekommunikationspauschale gemäß Nr. 7002 VV	20,00 €
Zwischensumme	1.228,00 €
Mehrwertsteuer 19 %	233,32 €
Endsumme	1.461,32 €

Von den hiernach berechneten vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.461,32 € ist der Kläger gegenüber seinen Prozessbevollmächtigten freizustellen.

/.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

Richterin am Landgericht

Beglaubigt
Oldenburg 11.04.2019

