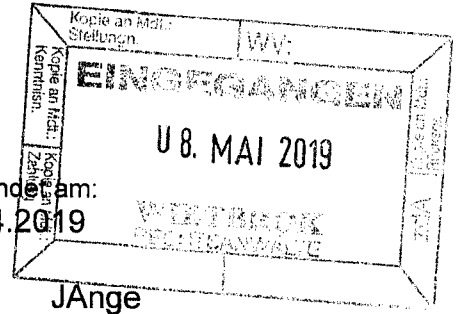


Geschäfts-Nr.:
21 O 232/18

Verkündung am:
26.04.2019



als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Landgericht Stendal

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

...rendsee,

Klägerin in

Prozessbevollmächtigte: Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36,
21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-26/16-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: ...

hat die ... des Landgerichts Stendal durch

den Richter am Landgericht ... als Einzelrichter

auf die mündliche Verhandlung vom 12. April 2019 für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin in 17.950,88 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14. März 2018

Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Volkswagen Passat Variant Comfortline mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
..... hlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.680,28 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20. Dezember 2018 freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin in 40 % und die Beklagte 60 % zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin in nimmt die Beklagte auf Schadensersatz wegen des Inverkehrbringens eines Motors in Anspruch, der nicht den Emissionsvorschriften entsprochen haben soll.

Die Klägerin in kaufte am 12.02.2014 einen gebrauchten VW Passat Variant Comfortline mit einem km-Stand von 8.056 für 28.950,00 € bei einem Vertragshändler der Beklagten (siehe Anlage K 1). Bei dem Fahrzeug hatte die Beklagte einen Dieselmotor des Typs EA 189 Euro 5 verbaut. Er enthielt eine Software, die den Betrieb des Fahrzeugs auf dem Prüfstand im neuen europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ) erkannte und daraufhin die Abgasbehandlung in den Modus 1 versetzte. Im normalen Fahrbetrieb hingegen erfolgte die Abgasbehandlung im Modus 0. Im Modus 1 kommt es gegenüber dem Modus 0 zu einer höheren Abgasrückführungsrate im Abgasrückführungssystem (ARS) und zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxid. Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt eine EG-Typgenehmigung der Emissionsklasse EU5 vor.

Um Abhilfe zu schaffen, ließ die Beklagte am klägerischen Fahrzeug auf eigene Kosten (35 €) und mit geringem zeitlichen Aufwand (24 min) nach vorheriger Billigung dieser Maßnahmen durch das KBA ein Software-Update vornehmen. Seitdem fährt der Passat nur noch im angepassten Modus 1.

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 07.03.2018 ließ die Klägerin die Beklagte auffordern, den Kaufpreis Zug um Zug gegen Übergabe des streitgegenständlichen Pkws bis zum 13.03.2018 zurückzuzahlen. Am Tag der letzten mündlichen Verhandlung betrug die Laufleistung 99.979 km.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte hafte ihr aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB. Die Beklagte habe ihm in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt, indem sie unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung die Motoren in Verkehr gebracht habe. Die Softwaremanipulation führe dazu, dass das Fahrzeug vom Stand der Technik abweiche und mangelhaft sei. Die Voraussetzungen der EG Verordnung Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 EG-Verordnung 715/2007 würden nicht erfüllt. Bei der eingebauten Software handele es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Abs. 2

EG-Verordnung 715/2007. Die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems werde verringert, da im normalen Fahrbetrieb der Stickoxidausstoß höher sei als auf dem Prüfstand. Dies stelle eine unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften dar, da eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll sei, wenn das Fahrzeug dem Zustand entspreche, der auch im normalen Betrieb auf der Straße anzutreffen sei. Ein Verstoß gegen die guten Sitten liege vor, da die Täuschung infolge der Softwaremanipulation allein zum Zweck der Kostensenkung gedient habe, um einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen. Gleichfalls handele es sich bei der Kaufentscheidung über den Pkw um eine Entscheidung von erheblichem wirtschaftlichem Gewicht für den jeweiligen Verbraucher. Die Manipulationshandlung sei der Beklagten zuzurechnen. Ihr damaliger Vorstandsvorsitzender habe davon Kenntnis gehabt. Die strategische Entscheidung von wesentlicher Bedeutung sei im Vorstand und nicht von dem unteren Ende der Betriebshierarchie getroffen und abgesegnet worden sei. Der Haftung stehe auch der Schutzzweck von EG-Verordnung 715/2007 nicht entgegen. Der Klägerin sei durch die sittenwidrige Handlung ein kausaler Vermögensschaden entstanden. Bereits der Abschluss des Vertrags sei für sie wirtschaftlich nachteilig. Bei einem Hinweis auf den Einbau der nicht gesetzeskonformen Software sowie mögliche Probleme bei deren Entdeckung durch das Kraftfahrtbundesamt würde kein verständiger Kunde einen betroffenen Pkw kaufen. Die Klägerin meint, sie müsse sich Gebrauchsvorteile nicht anrechnen lassen.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an den Klägerpartei 29.950,- € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 27.04.2012 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW VW Passat Variant Comfortline mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Annahme der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. die Beklagtenpartei zu verurteilen, die Klägerpartei von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.077,74 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung. Der Verstoß gegen Artikel 5 Abs. 2 i.V.m. Artikel 3 Nr. 10 EGVO Nr. 715/07 sei nicht geeignet, unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der verletzten Verhaltensnorm eine Sittenwidrigkeit zu begründen. Die Verordnung bezwecke allein die Verbesserung der Luftqualität. Eine vorsätzliche Täuschung im Zusammenhang mit dem Kaufvertragsabschluss sei nicht erfolgt. Es sei nicht ersichtlich, dass verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten bei Kaufvertragsabschluss vorsätzlich bei der Klägerin Fehlvorstellungen über den Einsatz der Software hervorgerufen haben. Die Beklagte habe hier selbst keine Kenntnis der darlegungspflichtigen wesentlichen Tatsachen. Der Vorstand habe nach derzeitigem Ermittlungsstand beim Kauf von der Programmierung und Verwendung der Motorsteuerungssoftware keine Kenntnis gehabt. Vorliegend lägen auch keine besonderen Umstände vor, welche die Sittenwidrigkeit des Einbaus der Software begründen könnten. Der Klägerin sei vielmehr eine uneingeschränkte Nutzung seines Fahrzeugs möglich und dieses sei auch umweltfreundlich. Als Täuschungshandlung, die einen kausalen Irrtum bei der Klägerin hervorgerufen haben könnte, scheidet aus. Der Klägerin sei auch kein Schaden entstanden. Ein wirtschaftlich nachteiliger Vertrag liege nicht vor. Den Interessen der Klägerin sei vollumfänglich durch das Aufspielen des Softwareupdate Rechnung getragen worden. Das Softwareupdate und die Software beeinträchtigten den Gebrauch des Fahrzeugs nicht. Es führe auch nicht zu einem Minderwert des Fahrzeugs. Eine illegale Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 10 Abs. 1, Artikel 3 Nr. 10 EGVO Nr. 715/07 sei in der Motorsteuersoftware nicht zu sehen. Die Abgasrückführung zähle zu den innermotorischen Maßnahmen, die von den Maßnahmen der Abgasreinigung zu unterscheiden seien. Die Abgasrückführung stelle keinen Teil der Abgasreinigungsanlage und des Emissionskontrollsystems dar. Es sei üblich, dass Fahrzeuge Prüfsituationen und auch das Durchfahren des Fahrzyklusses NEFZ erkennen. Das Aufspielen des Softwareupdates habe auch keine Auswirkung auf den Bauteilverschleiß, das Abgasrückführungssystem oder den Dieselpartikelfilter.

Hinsichtlich des weitergehenden Vorbringens der Parteien wird auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I. Zulässigkeit

Das Landgericht Stendal ist nach § 32 ZPO örtlich zuständig. Der deliktische Gerichtsstand besteht nicht nur am Handlungs-, sondern auch am Erfolgsort. Hier hat sich der behauptete Täuschungserfolg im Bezirk des erkennenden Gerichts eingestellt. Die Klägerin hat den PKW in Salzwedel gekauft (vgl. Anlage K 1) und wohnt in Arendsee.

II. Begründetheit

Die Beklagte ist nach § 826 BGB zu Schadensersatz verpflichtet. Unter einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung im Sinne dieser Vorschrift versteht man 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 (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, NJW 2017, 250, S. 251). Es genügt im Allgemeinen hierfür nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016, a.a.O., S. 251, m.w.N.; Palandt, BGB, 75. Aufl., § 826 Rz. 4). Es kann es dabei auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016, a.a.O.; BGH Urteil vom 21. Dezember 2004 VI ZR 306/03, zitiert nach juris). Dabei verletzt ein Unterlassen die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht nicht aus (vgl. Palandt, a.a.O., § 826 Rz. 4). Vielmehr müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Unterlassen nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als anständig Geltenden verwerflich machen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung des Verhaltens ist nach herrschender

Meinung der Tatzeitpunkt (vgl. Staudinger, BGB [2014], § 826 Rz 59). Der Klägerin ist für das Vorliegen sämtlicher anspruchsbegründender Tatsachen darlegungs- und beweisbelastet (vgl. Palandt, aaO, § 826 Rz. 18).

1. Pflichtenverstoß

a) Einbau einer Abschaltvorrichtung

Der Pflichtenverstoß der Beklagten liegt darin begründet, dass sie Motoren mit einer Steuerung in den Verkehr gebracht hat, die nicht mit Artikel 5 Abs. 2 i.V.m. Artikel 3 Nr. 10 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (nachfolgend: EG- Verordnung 715/2007) vereinbar ist (vgl. nur LG Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017, 6 O 149/16, Rz 29; LG Saarbrücken, Urteil vom 14.06.2017, 12 O 104/16 beide zitiert nach juris).

Artikel 5 EG-Verordnung 715/2007 lautet:

(1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

(2) Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig.

Artikel 3 EG-Verordnung 715/2007 lautet:

Im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen bezeichnet der Ausdruck: (...)

10. „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Der auf dem Prüfstand Neuer Europäischer Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ) durch die Software eingeschaltete Modus 1 stellt nicht den Zustand unter normalen Betriebsbedingungen im Sinne von Artikel 5 Abs. 1 der EG-Verordnung 715/2007 dar (vgl. nur Brenner, DAR 2016, Seite 626, 628). Denn der Prüfstand NEFZ soll in erster Linie dazu dienen, die Verbrauchswerte neuer Fahrzeuge zu ermitteln und vergleichen zu können und damit dem Gesetzgeber einen Vergleichsmaßstab an die Hand zu geben, der diesem ermöglicht, Kfz-Steuern oder Grenzwerte festzusetzen (vgl. Brenner, DAR 2016, Seite 628). Dies ist nicht deckungsgleich mit der Vorgabe, dass ein Fahrzeug wie in Artikel 5 Abs. 1 EG-Verordnung 715/2007 angeordnet, unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben dieser Verordnung entsprechen muss. Da der Prüfstand insgesamt nur 1.180 Sekunden andauert (19 Minuten) und lediglich auf 11

Kilometer angelegt ist, entspricht diese Situation nicht den normalen Betriebsbedingungen im Sinne der Verordnung.

Soweit die Beklagte behauptet, das Abgasrückführungssystem sei anders als die Abgasnachbehandlung nicht Bestandteil des Emissionskontrollsystems, sondern stelle lediglich eine innermotorische Maßnahme dar, so kann dem nicht gefolgt werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass es sich bei der Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Sinne von Artikel 5 Abs. 2 EG-Verordnung 715/2007 handelt. Danach liegt eine Abschaltvorrichtung vor, wenn sie die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert. Das europäische Recht ist nach seinem Sinn und Zweck auszulegen. Nach der Erwägungsgründen 5 und 6 wird deutlich, dass die Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte beitragen soll, wozu insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich sei. Es ist nicht erkennbar, warum der gesetzlich nicht näher definierte Begriff des Emissionskontrollsystems nur die Abgasnachbehandlung, nicht jedoch die Abgasrückführung umfassen sollte, wie es die Beklagte annimmt (vgl. LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017 - 6 O 119/16). Bei verständiger Auslegung muss die von der Beklagten installierte Programmierung als Abschaltvorrichtung angesehen werden (so auch LG Düsseldorf, Urteil vom 09. Februar 2018 – 7 O 212/16 –, Rn. 25, juris). Es handelt sich nämlich um eine manipulative Gestaltung von Abläufen im Abgasreinigungssystem, welche unzulässig ist. Vor diesem Hintergrund ist unerheblich, ob die Softwaresteuerung – wie die Beklagten behauptet – (zunächst) nur innermotorische Folgen hat. Jedenfalls in der weiteren Folge hat sie Auswirkungen auf das Abgasreinigungssystem und somit auch das Emissionskontrollsystem. Dies folgt letztendlich auch aus dem alleinigen Ziel des Einbaus der Software, nämlich den Stickstoffausstoß im Prüfstand gegenüber demjenigen im Normalbetrieb zu reduzieren bzw. diesen im - nicht überprüften - Normalbetrieb im Sinne von Artikel 5 Abs. 1 EG-Verordnung 715/2007 wieder zu erhöhen. Mit dieser Maßnahme wird die Wirkung des vorhandenen Emissionskontrollsystems verringert.

Entsprechend kam auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu dem Ergebnis, dass die streitgegenständlichen Motoren mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i. S. von Art. 5 Abs. 2 der EG-Verordnung 715/2007 ausgerüstet seien, und ordnete als nachträgliche

Nebenbestimmungen für die jeweils erteilten Typgenehmigungen gem. § 25 Abs. 2 EG-FGV an, dass die Beklagte zur Vermeidung des Widerrufs oder der Rücknahme der Typgenehmigungen verpflichtet ist, die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen sowie geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen, was durch Beibringen geeigneter Nachweise zu belegen ist (vgl. dazu nur LG Braunschweig, Urteil vom 14. Februar 2018 – 3 O 1915/17 –, Rn. 3, juris). Vor diesem Hintergrund bedurfte es keiner weitergehenden Klärung durch Einholung eines Sachverständigengutachtens.

b) Aufklärungspflicht gegenüber den Kunden

Wegen dieses gesetzwidrigen Einbaus der Software war die Beklagte aus dem Rechtsgedanken der Ingerenz verpflichtet, Vertragshändler und auch die Käufer aufzuklären. Eine Aufklärungspflicht aus vorausgegangenem Tun kommt unter dem Gesichtspunkt der Gefahrbeherrschung bei mangelbegründender Einwirkung auf Sachen in Betracht (vgl. Fischer, StGB, 62. Aufl., § 263 Rz. 50). Durch den Einbau der Software war der Motor und somit auch das Fahrzeug mangelhaft gemäß § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB.

2. Vorsatz

Unabhängig davon, ob die Beklagte hier ihrer sekundären Darlegungslast nachgekommen ist - wie teilweise von der Rechtsprechung angenommen (vgl. Landgericht Hildesheim, Urteil vom 13.06.2017, Aktenzeichen 3 O 297/16, Landgericht Arnberg, Urteil vom 14.06.2017, I - 1 O 25/17, Landgericht Mönchengladbach, Urteil vom 01.06.2017, Aktenzeichen 10 O 84/16, Seite 17, Landgericht Dortmund, Urteil vom 06.06.2017, 12 O 228/16, Seite 7) - ist der Beklagten das sittenwidrige Inverkehrbringen der Fahrzeuge nach § 31 BGB analog zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person setzt voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.6.2016, VI ZR 536/15 zit. n. juris). Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zur Lehre vom Organisationsmangel wurde der Haftungsbereich von § 31 BGB erweitert. Danach ist eine juristische Person verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßig berufener Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Soweit ihre Organisation diesen Anforderungen nicht entspricht und soweit sie Mitarbeiter ohne

Organstellung für solche wichtigen Aufgaben heranzieht, kann sich die juristische Person haftungsrechtlich von deren Verschulden nicht freizeichnen, sondern muss sich so behandeln lassen, als habe sie den Beauftragten Organstellung eingeräumt (sog. Fiktionshaftung für mangelhafte Organisation, vgl. BGH Urteil vom 08.07.1980, a.a.O., Rz. 63; Palandt, BGB, 75. Aufl., § 31 Rz. 7).

Hier ist davon auszugehen, dass der Einbau der Software mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten erfolgte. Jedenfalls würde aber eine etwaige mangelnde Kenntnis des Vorstandes einen derart gravierenden Organisationsmangel begründen, der dazu führt, dass diesem die Kenntnis der Ausführenden zuzurechnen ist (vgl. Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 Rz. 27). Sachlogisch muss die Beklagte bereits vor Abschluss des Kaufvertrages im April 2012 die Entscheidung über den Einsatz der Motorsteuerungssoftware entweder auf Vorstandsebene oder auch unterhalb der Vorstandsebene getroffen haben. Bei den diesbezüglichen Entscheidung handelt es sich um solche von erheblicher wirtschaftlicher und überregionaler Bedeutung mit weitreichenden haftungsrechtlichen Folgen, für die zweifellos ein verfassungsmäßig berufener Vertreter zuständig gewesen wäre (vgl. Landgericht Saarbrücken, Urteil vom 14.06.2017, 12 O 104/16, Seite 14; Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 zit.n.juris). Aufgrund der Reichweite der Manipulation und den damit zusammenhängenden Risiken dürfte aber auch davon auszugehen sein, dass sie nicht am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelt waren und Entwickler sie in eigener Verantwortung und verheimlicht vor den Vorständen getroffen haben (vgl. Landgericht Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017, 6 O 149/16, Rz. 35).

Seitens der Beklagten liegt auch vorsätzliches Handeln vor. Der Vorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung bzw. Unterlassung einem anderen Schaden zugefügt wird. Er ist getrennt von der Sittenwidrigkeit, auch von deren subjektiven Seite festzustellen (vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz. 10). Ein regelmäßiges Indiz für den Schädigungsvorsatz stellt übersteigerte Eigensucht dar (vgl. Staudinger, BGB, 2014, § 826, Rz. 58c).

Zum Vorsatz gehört, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen hat (kognitives

Element) und er die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder mindestens zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (voluntatives Element; vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz. 11). Dabei kann im Rahmen von § 826 BGB bereits aus der Art und Weise des sittenwidrigen Handelns, insbesondere dem Grad der Leichtfertigkeit des Schädigers die Schlussfolgerung gezogen werden, dass er mit Schädigungsvorsatz gehandelt hat (vgl. BGH Urteil vom 9. März 2010, XI ZR 93/09, zitiert nach juris). Im Einzelfall kann es beweisrechtlich auch naheliegen, dass der Schädiger einen pflichtwidrigen Erfolg gebilligt hat, wenn er sein Vorhaben trotz starker Gefährdung des betroffenen Rechtsguts durchführt, ohne auf einen glücklichen Ausgang vertrauen zu können, und es dem Zufall überlässt, ob sich die von ihm erkannte Gefahr verwirklicht oder nicht (vgl. BGH Urteil vom 13. Dezember 2001, VII ZR 305/99), wobei allerdings der Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts nicht das alleinige Kriterium dafür sein kann, ob der Handelnde mit dem Erfolg auch einverstanden war (vgl. BGH Urteil vom 11. Dezember 2001, VI ZR 350/00, zitiert nach juris). Immer ist eine umfassende Würdigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls erforderlich (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 1984, VI ZR 246/81, zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 9. März 2010 XI ZR 93/09; BGH Urteil vom 17. Mai 2011, XI ZR 300/08 Rz. 18, zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 20.12.2011, VI ZR 309/10 Rz. 11, zitiert nach juris).

Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die Manipulation im Bereich der Motorsteuerung von langer Hand geplant gewesen sein muss, wobei den handelnden Personen klar war, dass die Käufer Verträge über Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung abschließen würden, die den gesetzlichen Anforderungen widersprachen und über Abgaswerte verfügten, die nicht in einem Einklang mit den Prüfergebnissen standen. Der Nachweis über den bedingten Vorsatz in § 826 BGB kann in der Regel durch den Nachweis eines solchen Grades an Leichtfertigkeit beim Handelnden geführt werden, dass dieser eine Schädigung der anderen Seite in Kauf genommen haben müsse (vgl. BGH, WM 1975, 559, 560; OLG Köln, VersR 1997, 1527; Staudinger, BGB (2014), § 826 Rz. 96). Da sich dem objektiven Beobachter die Gefahr einer Schädigung geradezu aufdrängt, besteht ein Anschein dafür, dass sie auch dem Täter oder Handelnden im Zweifel bekannt war (vgl. Staudinger, a.a.O., Rz. 96). Immer wenn die äußerlichen, das Sittenwidrigkeitsurteil prägenden Umstände einen allgemeinen Erfahrungssatz rechtfertigen, aufgrund dessen der Schluss auf die Vorsatzschuld möglich ist, wird der

Vorsatz im Wege eines Anscheinsbeweises vermutet, mit der Konsequenz, dass der vermeintliche Handelnde diesen nur durch eigene Beweisführung erschüttern kann (vgl. Staudinger, a.a.O., Rz. 98).

3. Sittenwidrigkeit

Das Vorgehen der Beklagten ist sittenwidrig. Denn das Inverkehrbringen der Motoren unter Verschweigen der gesetzwidrigen Softwareprogrammierung stellt eine arglistige Täuschung gegenüber Kunden und Käufern dar. Die Beklagte hat in großem Umfang mit erheblichem technischem Aufwand über Jahre im Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt, ihre Kunden getäuscht und nicht nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Programmierung der Motorsteuerung als Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen (vgl. LG Bielefeld, Urteil vom 16.10.2017, 6 O 149/16, zitiert nach juris), wobei von einem flächendeckenden Betrugssystem gesprochen werden kann (vgl. LG Heilbronn, Urteil vom 15.08.2017, Aktenzeichen 9 O 111/16). Die Sittenwidrigkeit ist gerade aus dem Verstoß gegen Artikel 5 Abs. 2, Artikel 3 Nr. 10 EG-Verordnung 715/2007 und der arglistigen Täuschung der Aufsichtsbehörden und der Kunden zur Vertragserschleichung herzuleiten. Die in der Sphäre der Beklagten entwickelte und ausgeführte Softwaremanipulation war für Laien und Verbraucher, aber auch für Fachleute oder Aufsichtsbehörden nur schwer erkennbar und deren Entdeckung letztendlich vom Zufall abhängig (vgl. LG Saarbrücken, Urteil vom 14.06.2017, 12 O 104/16). Sie kam in einer Vielzahl von Fahrzeugen, nämlich in zweistelliger Millionenhöhe, zum Einsatz, wobei jeder einzelne Autokauf für sich genommen für den Verbraucher eine Entscheidung von nicht unerheblicher wirtschaftlicher Bedeutung darstellt. Zur Kostensenkung wurden aus der Sphäre der Beklagten rechtlich und technisch einwandfreie, aber gleichzeitige teurere Lösungen zur Abgasreinigung vermieden und mit Hilfe scheinbar umweltfreundlicher Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile angestrebt (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 13.06.2017, 3 O 297/16).

4. Schaden

a) unfreiwilliges Vermögensopfer

Durch das Vorgehen ist ein Schaden eingetreten. Darunter versteht man jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, die Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rz 3). Dabei kommt es nicht darauf an, ob durch die unzulässige Abschaltvorrichtung ein messbarer Vermögensnachteil eintritt. Denn geschützt wird nicht nur das Vermögen als ökonomischer Wert, sondern auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 II ZR 402/02 zitiert nach juris, LG Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017, 6 O 149/16 Rz 26).

b) Schutzbereich

Die Haftung der Beklagten ist auch nicht nach der Lehre vom Schutzbereich der Norm einzuschränken (vgl. zum Meinungsstand nur Staudinger, BGB, 2014, § 826 Rz. 99). Zwar dient die VO (EG) Nr. 715/2007 der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte, insbesondere der Minderung der Stickstoffoxydemission bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgründe ABL.Nr.L171S.1, Celex-Nr. 3 2007 R0515 Rz. 6). Vor diesem Hintergrund wird von einem Teil der Rechtsprechung eine Haftung der Beklagten unter Berücksichtigung des konkreten Schutzzwecks der verletzten Norm ausgeschlossen (vgl. LG Köln, Urteil vom 07.10.2016, 7 O 138/16; LG Braunschweig, Urteil vom 16. Oktober 2017, 11 O 4092/16 Rz 66). Das greift aber zu kurz. Der Umweltverstoß hat nämlich einen Reflex auf den Rechtskreis der Klägerin. Auch ihr gegenüber drohten zumindest behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung des Fahrzeugs, selbst wenn es dazu bislang nicht gekommen ist. Beim Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug war jedenfalls nicht vorhersehbar, wie das Kraftfahrtbundesamt nach Entdeckung der Manipulation entscheiden würde. Ferner ist der Rechtskreis der Kunden dadurch betroffen, dass eine mangelhafte Kaufsache übereignet wurde.

c) Rechtswidrigkeitszusammenhang

Der Kunde kann eine Rückabwicklung des Vertrags nach §§ 249ff BGB verlangen, weil die Softwaremanipulation ihn zum Kauf des Fahrzeugs veranlasst hat. Die Kammer geht hier von einem sog. Rechtswidrigkeitszusammenhang aus. Mit anderen Worten: Die Täuschungshandlung ist für den Vertragsschluss (mit-) ursächlich geworden. Natürlich beruht die Kaufentscheidung regelmäßig auf einem Bündel von verschiedenen Beweggründen (vgl. Oechsler, NJW 2017, 2865). Allerdings besteht keine Zweifel

daran, dass ein Käufer auch schon im Jahr 2012 auf die Einhaltung der Schadstoffklasse wert gelegt hat. Spätestens seit der Diskussion um die Feinstaubbelastung im Jahr 2005 und die Einführung von Umweltzonen in den Städten besteht in der Bevölkerung ein Bewusstsein dafür, dass es bei Fahrzeugen mit hohen Emissionen zu Nutzungseinschränkungen kommen kann und ein neuer Wagen daher auf dem aktuellen Stand der Technik sein sollte. Insbesondere ist nicht davon auszugehen, dass die Klägerin in Kenntnis der Manipulation das Risiko einer Stilllegung (infolge einer vom Hersteller erschlichenen Typengenehmigung) oder anderer möglicher Probleme (z.B. Fahrverbote, steuerrechtliche Neueinstufung, Aufwand einer Nachrüstung und Ungewissheit der Folgen des Softwareupdates) eingegangen wäre. Dabei ist es unerheblich, inwieweit im Verkaufsgespräch die Gesetzmäßigkeit des Fahrzeugs oder auch die Umweltverträglichkeit ausdrücklich angesprochen wurden (vgl. LG Düsseldorf, Urteil vom 9. Februar 2018, 7 O 212/16 Rz. 40 m.w.N.). Es kommt auch nicht darauf an, ob auf den streitgegenständlichen Sachverhalt die Grundsätze der Vermutung aufklärungsrichtigen Verhaltens anzuwenden sind (vgl. dazu BGH, Urteil vom 04.06.2013 VI ZR 288/12, zitiert nach juris).

d) kein Ausschluss der Haftung

Die Haftung nach § 826 BGB ist auch nicht ausgeschlossen, da hier auch Gewährleistungsansprüche gegenüber dem Verkäufer und Vertragshändler der Beklagten in Betracht kommen. Denn es besteht freie Anspruchskonkurrenz zu anderen Schadensersatzvorschriften (vgl. nur Palandt, BGB, 75. Auflage, (Sprau), § 826 Rz. 2.)

5. Rechtsfolgen

a) Rückabwicklung (Antrag zu 1)

Besteht der Schaden in der Eingehung eines Vertrags, richtet sich der Schadensersatz auf das negative Interesse (vgl. Palandt, BGB, 75. Auflage, § 826 Rn 15 m.w.N.). Die Klägerin ist also so zu stellen, wie sie ohne den damals abgeschlossenen Autokauf stünde, von dem sie Abstand genommen hätte, wenn sie zum Zeitpunkt des Kaufes von der Abschaltvorrichtung gewusst hätte. Das heißt: Sie kann die Rückzahlung Kaufpreises verlangen. Die Beklagten kann der Klägerin nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung allerdings die gezogenen Nutzungen entgegen halten (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 23. 10. 2006, 1 O 72/06 zitiert nach juris; LG Paderborn, Urteil

vom 7. April 2017, 2 O 118/16). Diese waren gem. § 287 ZPO nach folgender Formel zu schätzen (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage, Rn 1166):

$$\text{Gebrauchsvorteile} = \text{Kaufpreis} \times \frac{\text{zurückgelegte Fahrtstrecke}}{\text{vsl. Restlaufleistung}}$$

Für die Variablen gilt:

Zurückgelegte Fahrtstrecke: Die Klägerin hat den PKW mit einer Laufleistung von 8.056 km erworben; zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug er 99.979 km. Die Klägerin hat den PKW also 91.923 km gefahren.

Voraussichtliche Restlaufleistung: Das ist die Strecke, den das Fahrzeug nach dem Kauf voraussichtlich noch zurücklegen wird. Die Kammer schätzt die Gesamtlauflistung in Anlehnung an Entscheidungen anderer Gerichte auf 250.000 km. Davon ist die vom Voreigentümer zurückgelegte Strecke von 8.056 km abzuziehen. Die Restlaufleistung beträgt also 241.944 km.

Damit ergibt sich folgende Rechnung:

$$\text{Gebrauchsvorteile} = 28.950,00 \text{ €} \times \frac{91.923 \text{ km}}{241.944 \text{ km}} = 10.999,12 \text{ €}$$

Die Beklagte muss also 17.950,88 € erstatten (Kaufpreis von 28.950 € abzüglich Nutzungersatz in Höhe von 10.999,12 €). Dieser Betrag ist gemäß §§ 286, 288 BGB seit Eintritt des Verzugs zu verzinsen (Frist aus dem Schreiben vom 07.03.2018, Anlage K 3).

b) Annahmeverzug (Antrag zu 2)

Mit der Rücknahme des Fahrzeugs befindet sich die Beklagte gemäß §§ 293, 295 BGB in Annahmeverzug, weil sie das entsprechende wörtliche Angebot der Klägerin im anwaltlichen Schreiben vom 13.03.2018 (Anlage K 3) abgelehnt hat. An der

Feststellung des Annahmeverzugs hat die Klägerin wegen § 756 ZPO ein berechtigtes Interesse.

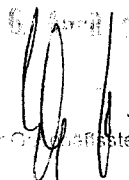
c) vorgerichtliche Anwaltskosten (Antrag zu 3)

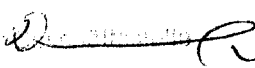
Die Beklagte müsste an sich die vorgerichtlichen Anwaltskosten gemäß §§ 826, 249 BGB erstatten bzw. davon freistellen, die bei der Mandatierung des Klägersvertreters aus dem damals berechtigterweise geforderten Betrag angefallen sind. Er lässt sich heute nicht mehr feststellen, weil Vortrag und Nachweise für die damalige Laufleistung und damit für einen geringeren Nutzungsersatz fehlen. Deshalb legt die Kammer zu Gunsten der Beklagten nur einen vorgerichtlichen Geschäftswert in Höhe des Betrags aus Nr. 1 des Tenors zugrunde, mithin 17.950,88 €. Für nicht evident fehlerhafte 2,0 Geschäftsgebühren nebst Postpauschale und Umsatzsteuer fielen 1.680,28 € an. Sie sind gemäß § 291 BGB ab Rechtshängigkeit zu verzinsen.

III. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO, der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Naumburg, 06618 Naumburg, Domplatz 10. Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung kann nur darauf gestützt werden, dass ein Fall der schuldhaften Versäumung nicht vorgelegen 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.

Ausfertigt: 26. April 2019
 Stenbal, den: 
 Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Wegfall des Zwangs zur Zahlung in der Sache Nr. 10
 Zwangs zur Zahlung entfällt.
 Stenbal, den: 6.5.19
 Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle 

Eine Ausfertigung des Urteils wurde
 dem _____ in der Person von
 am 25.19
 Stenbal, den: 6.5.19
 Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle 