



Landgericht Osnabrück

Geschäfts-Nr.:
2 O 3565/18

Abschrift

Verkündet am:

13.05.2019

als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle

Information zum Datenschutz unter www.landgericht-osnabrueck.niedersachsen.de

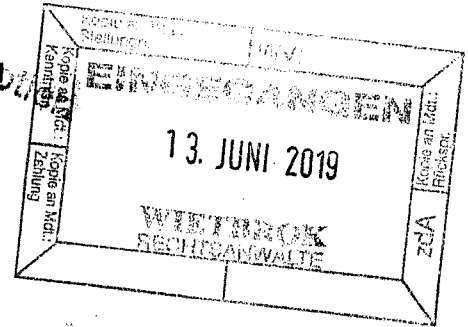
1. Berufungstermin: 13.7.19 (18.7.)
2. Berufungsgegenstandstermin: 13.8.19

Termin

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit



des Herrn \

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte,
Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-147/18-FW

gegen

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

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück auf die mündliche Verhandlung
vom 08.04.2019 durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als
Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 22.605,41 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 23.11.2018 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW EOS Cup 2,0 L TDI, I
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1) genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen

vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.242,84 € freizustellen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 29 % und die Beklagte zu 71 %.

6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten abwenden durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages, wenn nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Der Kläger macht Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgaskandal gegen die Beklagte geltend.

Der Kläger erwarb am 22.04.2015 von der [Name] & Co KG das streitgegenständliche Dieselfahrzeug zur einem Preis von 31.820,-- €. Zu diesem Zeitpunkt wies das Fahrzeug eine Fahrleistung von 1.414 km auf. Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand 87.880.

Die Software des eingebauten Dieselmotors EA 189 erkennt, ob sich das Fahrzeug auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte (Modus 1) oder im üblichen Straßenverkehr (Modus 0) befindet. Durch die Software verringert sich auf dem Prüfstand der Stickoxidausstoß des Fahrzeugs gegenüber dem normalen Fahrbetrieb. Das Fahrzeug wurde in die Schadstoffklasse Euro 5 eingeordnet, weil die nach dieser Abgasnorm geltenden Stickoxidgrenzwerte auf dem Prüfstand eingehalten wurden.

Mit Bescheid vom 15.10.2015 ordnete das Kraftfahrtbundesamt (KBA) den Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit dem Aggregat EA 189 (Euro 5) an. Den Herstellern wurde aufgegeben, die aus Sicht des KBA unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen.

In einer öffentlichen Mitteilung vom 16.12.2015 teilte die Beklagte mit, dass das Kraftfahrtbundesamt die geplanten Abhilfemaßnahmen bestätigt habe und mit der Umsetzung der Abhilfemaßnahmen zu Beginn des Jahres 2016 begonnen werden solle.

Bei dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug wurde das Softwareupdate am 07.11.2016 aufgespielt.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 15.11.2018 machte der Kläger gegenüber der Beklagten Schadensersatzansprüche geltend und forderte die Beklagte zur Zahlung des klagegegenständlichen Betrages gegen Rückgabe des Fahrzeugs bis zum 22.11.2018 auf.

Der Kläger behauptet, das von ihm erworbene Fahrzeug sei mangelhaft. Das Fahrzeug entspreche nicht der vereinbarten Beschaffenheit, da die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte der Euro 5 Norm vereinbart worden sei. Aufgrund eines zu hohen Ausstoßes von Stickoxid habe das Fahrzeug tatsächlich aber nicht in die

Schadstoffklasse Euro 5 eingeordnet werden können. Das Fahrzeug sei nur deswegen in diese Schadstoffklasse eingeordnet worden, weil die Beklagte bei der Herstellung des Fahrzeugs eine illegale Abschaltvorrichtung verwendet habe, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Die für die Zulassung des Fahrzeugs einzuhaltenen Schadstoffwerte würden nur auf dem Prüfstand eingehalten. Im normalen Fahrbetrieb lägen die tatsächlichen Schadstoffwerte oberhalb der gesetzlichen Vorgaben für eine Zulassung des Fahrzeugs. Aus diesem Grund fehle dem Fahrzeug auch die Zulassungseignung.

Das Verhalten der Beklagten stelle eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 826 BGB dar. Durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung habe die Beklagte dem Kläger einen Vermögensschaden zugefügt. Die Kläger sei über die Gesetzeswidrigkeit des Pkw in Unkenntnis gelassen worden. Wenn der Kläger um die manipulierte Software gewusst hätte, hätte er das Fahrzeug nicht gekauft.

Der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von dem Mangel gehabt und dennoch das Inverkehrbringen des Motors veranlasst. Es sei davon auszugehen, dass die maßgebliche Entscheidung vom Vorstand veranlasst oder jedenfalls von diesem „abgesegnet“ worden sei.

Der Kläger begehrt die Rückabwicklung des Kaufvertrages, die Feststellung des Annahmeverzuges und die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten auf der Grundlage einer 2,0 Geschäftsgebühr.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerpartei 31.820,-- € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.04.2015 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW EOS Cup 2,0 L TDI,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1) genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.

3. die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.256,24 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet, den Kläger getäuscht oder sittenwidrig geschädigt zu haben. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei stets technisch sicher und fahrbereit gewesen. Es sei von Anfang an nicht mangelhaft gewesen. Dem Kläger sei auch kein ersatzfähiger Schaden entstanden.

Es liege bereits keine unzulässige Abschaltvorrichtung vor, da die streitgegenständliche Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirken, sondern dazu führe, dass Abgase beim Durchfahren des neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) in den Motor zurückgeführt würden, bevor sie überhaupt das Emissionskontrollsystem erreichten. Zudem bewirke die Software nicht, dass innerhalb des normalen Fahrbetriebs die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert werde. Es sei auch keine Wertminderung durch die Software eingetreten.

Die Beklagte meint, der Kläger trage bereits nicht vor, dass relevante Vertreter der Beklagten, deren Wissen ihr zuzurechnen wäre, von dem Einsatz der Software überhaupt Kenntnis gehabt hätten. Ein Vorsatz der Beklagten sei weder dargelegt noch ersichtlich.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat im Wesentlichen Erfolg.

I.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB zu. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

1. Aus prozessualen Gründen ist der Entscheidung zugrunde zu legen, dass der Einbau der Motorsoftware mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten erfolgte und somit der Beklagten gemäß § 31 BGB analog zurechenbar ist. Die Kammer schließt sich insoweit den nachstehenden zutreffenden Ausführungen des Landgerichts

Offenburg in dessen Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, an (ebenso jetzt OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019 – 13 U 142/18):

a) Der Kläger hat eine solche Kenntnis hinreichend substantiiert behauptet. Er hat keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten und kann deswegen dazu nicht im Einzelnen vortragen. Prüfungsmaßstab ist damit lediglich, ob sein Vortrag ohne greifbare Anhaltspunkte ins Blaue hinein erfolgt (vgl. Zöller, ZPO, 31. Aufl., vor § 284 Rn. 34). Dies ist zu verneinen, da es naheliegend ist, dass der millionenfache Einbau der Software nicht ohne Wissen des Vorstandes erfolgen konnte (vgl. ergänzend LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 - 3 O 252/16 -, Rn. 89, juris und LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017 - 3 O 139/16 -, Rn. 38 f., juris).

b) Die klägerische Behauptung hat die Beklagte nicht wirksam bestritten.

Da es wie ausgeführt um Umstände geht, welche die interne Organisation der Beklagten betreffen und in welche der Kläger keinen Einblick hat, konnte sich die Beklagte nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen. Sie musste sich vielmehr gemäß §§ 138 Abs. 2, 4 ZPO im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage, Rn. 1898d; aA Kehrberger/Roggenkemper, EWiR 2017, 175, 176) im Einzelnen zu der klägerischen Behauptung erklären. Die Beklagte hatte also darzulegen, wie es zu einem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands gekommen ist.

Dieser Verpflichtung ist die Beklagte nicht nachgekommen.

Sie lässt im Wesentlichen vortragen, dass ihr nach dem derzeitigen Stand ihrer internen Untersuchungen keine Erkenntnisse dazu vorlägen, dass einzelne Vorstandmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien. Es werde daher bestritten, dass einzelne Vorstandsmitglieder die Entwicklung der streitgegenständlichen Software in Auftrag gegeben hätte, an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder im Zeitpunkt der Entwicklung von der Software gewusst und deren Einsatz gebilligt hätten.

Diese Ausführungen stellen kein wirksames Bestreiten dar. Die Beklagte ist im Ergebnis der Auffassung, sie könne Vorgänge aus ihrem Verantwortungs- und Organisationsbereich bis zur endgültigen Aufklärung bestreiten. Dies liefe darauf hinaus, dass sie derzeit eine Klageabweisung erreichen könnte, obwohl es nach ihrem eigenen Vortrag möglich ist, dass sie zu dem Ergebnis gelangen wird, dass die klägerische Behauptung zutreffend ist. Zudem erläutert die Beklagte auch nicht, woraus sich im Einzelnen ihre Einschätzung ergibt, die bisherigen Untersuchungen hätten keine

Anhaltspunkte für eine Kenntnis des Vorstands ergeben. Dies lässt sich nicht mit der die Beklagte treffenden sekundären Darlegungslast vereinbaren. Vielmehr ist es prozessual so, dass der Beklagten zwar ein gewisser Zeitraum für Erkundigungen einzuräumen ist, dass sie sich jedoch sodann abschließend und entsprechend ihrer sekundären Darlegungslast zu erklären hat. Da die Beklagte dem nicht nachkommen kann oder will, ist der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden zu behandeln (vgl. insgesamt OLG Köln, Beschl. v. 16.07.2018, 27 U 10/18; LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 - 3 O 252/16 -, Rn. 84 ff., juris und LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017 - 3 O 139/16 -, Rn. 39, juris).

c) Der Anwendung der Grundsätze über die sekundäre Darlegungslast steht nicht entgegen, dass die Beklagte dieser Verpflichtung nur dadurch nachkommen kann, dass sie unter Umständen nähere Ausführungen zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit ihrer Vorstandsmitglieder oder leitenden Mitarbeiter machen muss und diese damit möglicherweise strafrechtlich belastet (BGH, Urt. v. 22.10.2014, VIII ZR 41/14 (53 von 139)).

2. Der Kläger hat durch den Erwerb des Fahrzeugs einen Schaden erlitten.

a) Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB liegt immer dann vor, wenn das schädigende Verhalten bei wertender Betrachtung die Vermögenslage des möglichen Geschädigten negativ beeinflusst. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 25 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 16 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275 Rn. 19 f.; siehe auch LG Bonn, Urteil vom 07.03.2018, 19 O 327/17, zitiert nach juris) ist die Bejahung eines Vermögensschadens auch dann nicht ausgeschlossen, wenn die Differenzhypothese bezogen auf den Wert der ausgetauschten Leistungen vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt. Die Differenzhypothese als wertneutrale Rechenoperation muss insoweit einer normativen Anpassung unterzogen werden. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. § 826 BGB schützt nicht nur das Vermögen an sich, sondern setzt bereits bei der Beschränkung der Dispositionsfreiheit des Geschädigten an, so dass der Schaden auch

in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung bestehen kann (BGH, Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 25 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 16 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275 Rn. 19 f.). Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv-willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der relevanten Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 28, zitiert nach juris).

b) Im konkreten Fall liegt der Schaden in der Belastung des Klägers mit der Verbindlichkeit aus einem Kaufvertrag, den er in Kenntnis aller Umstände nicht geschlossen hätte. Es liegt damit eine negative Beeinflussung der Willensentschlussfreiheit vor, die die Belastungen aus dem so geschlossenen Vertrag auch unter dem Blickwinkel einer verobjektivierten Interessenanalyse unmittelbar zu einem Vermögensschaden macht.

aa) Die von der Beklagten verbaute Software ist rechtswidrig, da es sich um eine verbotene Abschaltvorrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 handelt. Das insoweit von der Beklagten angeführten Gegenargument, es liege keine Abschaltvorrichtung vor, da das Abgasrückführungssystem nicht zu dem in der Verordnung genannten Emissionskontrollsystem gehöre, greift nicht durch. Auch europäisches Recht ist nicht spitzfindig, sondern nach Sinn und Zweck auszulegen. Zudem ist selbst bei spitzfindiger Betrachtung nicht erkennbar, warum der gesetzlich nicht definierte Begriff des Emissionskontrollsystems nur die Abgasnachbehandlung, nicht jedoch die Abgasrückführung umfassen sollte, wie es die Beklagte annimmt.

bb) Die verbotene Abschaltvorrichtung führt zu erheblichen Nachteilen für den Kunden.

(1) Zum einen entsprechen die Abgaswerte nicht jenen, die er aufgrund der Fahrzeugbeschreibung und der gesetzlichen Grenzwerte erwarten durfte. Zwar geht der Kunde insoweit davon aus, dass die bekanntermaßen unter Laborbedingungen ermittelten Werte im Alltagsbetrieb regelmäßig nicht erreicht werden können. Er erwartet jedoch nicht, dass diese normale Abweichung durch den Einsatz einer verbotenen Software erheblich vergrößert wird.

(2) Zum anderen besteht für den Kunden das rechtliche Risiko, dass die zuständigen Behörden aufgrund des Einsatzes einer verbotenen Abschaltvorrichtung gegen den Betrieb des Fahrzeugs vorgehen könnten. Diese Sorge teilt offenbar auch die Beklagte, da sie Kunden mitteilt, dass den betroffenen Fahrzeugen die Stilllegung drohe, wenn die Nachrüstung nicht durchgeführt werde.

cc) Dementsprechend geht auch (dieses Gericht und) die nahezu einhellige Auffassung in der bisherigen Rechtsprechung und Literatur zutreffend davon aus, dass die Verwendung der Abschaltsoftware durch die Beklagte zur kaufrechtlichen Mangelhaftigkeit der betroffenen Fahrzeuge führt, s.o. (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, Az. 18 U 112/17; OLG Köln, Beschluss vom 27.03.2018, 18 U 134/17; OLG München, Beschluss vom 23. März 2017 - 3 U 4316/16 -, Rn. 13, OLG Celle, Beschluss vom 30.06.2016, Az. 7 W 26/16 - zit. nach juris; jetzt auch BGH, Hinweisbeschluss vom 08.01.2019 – VIII ZR 225/17-).

dd) Aufgrund der vorgenannten Nachteile entsprach das Fahrzeug nicht den Vorstellungen des Klägers, so dass dieser geschädigt wurde.

Es ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass der Käufer eines Fahrzeugs stillschweigend davon ausgeht, dass das erworbene Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften genügt und ohne Einschränkungen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf und dass diese Vorstellungen für seinen Kaufentschluss von Bedeutung sind (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 - V ZR 34/94 -, Rn. 17, juris; Harke, VuR 2017, 83, 90). Soweit diese Vorstellung falsch ist, da die in der Typgenehmigung ausgewiesenen und gesetzlich vorgegebenen Werte nur durch Einsatz einer verbotenen Abschaltvorrichtung erreicht wurden, liegt damit mit dem Erwerb des Fahrzeugs ein Schaden vor. Da die Beklagte im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Juli 2015 noch keine technische Lösung für die Behebung des Mangels bereitgehalten hat, erscheint es ausgeschlossen, dass der Kläger die mit dem Erwerb des Fahrzeugs verbundenen Unwägbarkeiten, wie zum Beispiel die eingeschränkte Möglichkeit des Weiterverkaufs in Kenntnis des Mangels und das offene Schicksal der Fahrzeugzulassung, in Kauf genommen hätte.

ee) Dieses Ergebnis ist entgegen einer verbreiteten Auffassung (LG Köln, Urteil vom 07. Oktober 2016 - 7 O 138/16 -, Rn. 17 f., zit. nach juris; LG Ellwangen, Urteil vom 10. Juni 2016 - 5 O 385/15 -, Rn. 23, zit. nach juris; Kehrberger/Roggenkemper, EWIR 2017, 175, 176) auch nicht unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren.

(1) Zutreffend ist allerdings der Ausgangspunkt, dass derartige Überlegungen auch im Rahmen von § 826 BGB von Bedeutung sein können (BGH, Urteil vom 11. November 1985 - II ZR 109/84 -, BGHZ 96, 231-244, Rn. 15).

(2) Es kommt jedoch insoweit nicht allein auf die Frage an, welchem Zweck die VO (EG) 715/2007 dient. Diese Auffassung liefe darauf hinaus, dass der Fahrzeughersteller folgenlos arglistig über die Einhaltung sämtlicher gesetzlicher Vorschriften täuschen könnte, welche nicht dem Schutz des Fahrzeugerwerbers dienen. Der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt jedoch - anders als ein möglicher Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB - nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeugs. Diese Verstöße sind für den Rechtskreis des Kunden ersichtlich von Bedeutung:

Zum einen ist es so, dass viele Kunden bereit sind, für ein Produkt mehr Geld auszugeben, um damit zum Schutz der Umwelt beizutragen. Bei dem Merkmal der Umweltfreundlichkeit handelt es sich somit um ein objektives Qualitätsmerkmal, welches auch den Rechtskreis des Kunden berührt. Demgemäß werben auch viele Fahrzeughersteller - auch die Beklagte - mit der Umweltfreundlichkeit ihrer Produkte.

Zum anderen führt der Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften jedoch wie ausgeführt auch dazu, dass das Fahrzeug des Klägers mangelhaft ist und ihm ohne Aufspielen des Software-Updates behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung drohen. Damit ist zweifellos der klägerische Rechtskreis betroffen (vgl. auch Steenbuck, MDR 2016, 185, 190).

ff) Da bereits der Erwerb des Fahrzeugs den klägerischen Schaden begründet, kommt es nicht darauf an, wie sich der Fahrzeugwert aufgrund des möglichen Software-Updates entwickeln könnte.

3. Der Schaden wurde durch die Beklagte verursacht. Sie hat den in das Fahrzeug eingebauten Motor des Typs EA 189 entwickelt, hergestellt und in Verkehr gebracht. Auch insoweit macht sich die Kammer die zutreffenden Darlegungen des Landgerichts Offenburg in der o.g. Entscheidung zu eigen:

Die schädigende Handlung liegt in dem Inverkehrbringen des mit dem gesetzeswidrigen Motors ausgestatteten Fahrzeugs. Es kann schon nach der allgemeinen Lebenserfahrung festgestellt werden, dass die Umweltverträglichkeit und insbesondere

die Gesetzmäßigkeit eines Fahrzeugs für die Kaufentscheidung von Bedeutung sind. Dies genügt zur Feststellung eines Ursachenzusammenhangs (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 - V ZR 34/94 -, Rn. 17, juris).

4. Die Schädigung erfolgte – wie das Landgericht Offenburg in dem vorstehend zitierten Urteil gut begründet ausführt – auch sittenwidrig:

a) In objektiver Hinsicht kommt es insoweit darauf an, ob das Verhalten der Beklagten dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden widersprach. Dies ist zu bejahen. Die Beklagte hat in großem Umfang und mit erheblichem technischem Aufwand im Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden getäuscht. Sie hat dabei nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen. Im Rahmen einer Gesamtwürdigung ist dieses Verhalten als Sittenverstoß zu bewerten. Zudem gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses regelmäßig bereits die Sittenwidrigkeit begründet (BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 - VI ZR 306/03 -, BGHZ 161, 361-371, Rn. 13; BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15 -, Rn. 22, juris). Eine solche liegt vor. Die Beklagte hat mit der Entwicklung der Motorsteuerungssoftware und dem sich daran anschließenden Inverkehrbringen des Fahrzeugs stillschweigend erklärt, dass dieses den gesetzlichen Vorschriften genügt, was tatsächlich nicht der Fall ist. Dieser Erklärungswert ihres Verhaltens und das entsprechende Verständnis der Fahrzeugerberwerber kann ihr auch nicht verborgen geblieben sein, so dass es sich um eine bewusste Täuschung handelt.

b) In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis beim Vorstand der Beklagten ist aufgrund ihres unwirksamen Bestreitens zu bejahen.

5. Die Beklagte handelte mit Schädigungsvorsatz. Auch diesbezüglich gelten die Ausführungen des Landgerichts Offenburg:

Der Schädiger braucht nicht im Einzelnen zu wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und gebilligt haben (BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 - II ZR 402/02 -, BGHZ 160, 149-159, Rn.

47; G. Schiemann in: Erman, BGB, 14. Aufl. 2014, § 826 BGB, Rn. 15). Für den Vorstand der Beklagten war aufgrund der - nicht substantiiert bestrittenen (s.o.) - Kenntnis vom Einbau der Software zwingend ersichtlich, dass damit Kunden Fahrzeuge erwerben würden, welche nicht ihren Vorstellungen entsprachen und objektiv mangelhaft waren. Die sich daraus ergebende Schädigung der Kunden hat die Beklagte damit billigend in Kauf genommen (vgl. auch Altmeppen, ZIP 2016, 97, 99).

6. Aus dem Urteil des Bundesgerichtshof vom 28. Juni 2016 (VI ZR 536/15) folgt kein anderes Ergebnis: Aus dem Urteil ergibt sich nur, dass im Rahmen des § 826 BGB der Sittenverstoß und der Schädigungsvorsatz bei juristischen Personen nicht aus der mosaikartigen Zusammensetzung von auf verschiedene Personen verteilten Wissens- und Wollenselementen konstruiert werden können. Im vorliegenden Fall gilt jedoch wegen des unzureichenden Bestreitens der Beklagten der klägerische Vortrag als zugestanden, dass ein oder mehrere Vorstandsmitglieder von dem gesamten Sachverhalt Kenntnis hatten und dass der Softwareeinbau mit ihrem Wissen und Wollen erfolgte. Dies entspricht gerade der in dem Urteil (Rn 31) geforderten Feststellung.

II.

1. Die Beklagte hat dem Kläger somit gemäß § 249 ff. BGB sämtliche durch die Manipulation des Fahrzeugs entstandenen Schäden zu ersetzen. Sein Schadensersatzanspruch geht dahin, dass die Beklagte ihn so stellen muss, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Dabei ist davon auszugehen, dass ein Käufer in Kenntnis der verwendeten Manipulationssoftware und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis einen Kaufvertrag über ein von der Abgasaffäre betroffenes Fahrzeug nicht geschlossen hätte. Aus diesem Grund muss die Beklagte die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des PKW erstattet.

Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung muss sich der Kläger dabei die von ihm gezogene Nutzungen anrechnen lassen.

Der Kläger muss sich mithin die Fahrleistung des Fahrzeugs anrechnen lassen. Das Fahrzeug wies im Erwerbszeitpunkt eine Fahrleistung von 1.414 km und zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung eine solche von 87.880 km auf. Der Kläger hat mit dem Fahrzeug daher 86.466 Kilometer zurückgelegt.

Nach den Grundsätzen der kilometeranteiligen linearen Wertminderung ergibt sich auf dieser Grundlage ein Nutzungersatz in Höhe von 9.214,59 € (Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : restliche Gesamtleistung = $31.820 \times 86.466 : 298.586$). Das Gericht hat die zu erwartende Gesamtleistung gem. § 287 ZPO bei einem Neufahrzeug auf 300.000 km geschätzt; abzüglich der im Kaufzeitpunkt bereits absolvierten Leistung von 1.414 km war eine zu erwartende Gesamtleistung von noch 298.586 km zugrunde zu legen. Der Nutzungersatz ist mit dem Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises zu verrechnen. Gegen die Beklagte ergibt sich damit ein Zahlungsanspruch in Höhe von 22.605,41 €.

2. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB. Die Beklagte befand sich ab dem 23.11.2018 in Verzug, so dass ab diesem Zeitpunkt Zinsen verlangt werden können.

Eine Verzinsung des Kaufpreises ab Abschluss des Kaufvertrages kann der Kläger hingegen nicht verlangen. Ein solcher Anspruch besteht insbesondere nicht gem. § 849 BGB. § 849 BGB setzt voraus, dass dem durch eine unerlaubte Handlung Geschädigten für die Entziehung einer Sache Wertersatz zu leisten ist. Zwar ist anerkannt, dass die Entziehung einer Sache auch in der Hingabe von Geld bestehen kann (vgl. BGH Urteil vom 26.11.2007 – II ZR 167/06 -). Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Kläger – anders als beispielsweise bei der Überlassung von Geld in eine Kapitalanlage wie in dem vom BGH entschiedenen Fall – eine Gegenleistung für den Kaufpreis erhalten hat, nämlich das Fahrzeug. Zudem ist davon auszugehen, dass der Kläger – wenn er die wahren Umstände gekannt und das streitgegenständliche Fahrzeug nicht gekauft hätte – ein anderes Fahrzeug erworben hätte, so dass der entsprechende Geldbetrag in jedem Fall in ein Fahrzeug investiert worden wäre. Eine zusätzliche Verzinsung des Kaufpreises würde zu einer unbilligen Besserstellung des Klägers führen.

3. Es war auch der Annahmeverzug festzustellen. Spätesten mit Zustellung der Klage und Mitteilung des aktuellen Kilometerstandes geriet die Beklagte in Annahmeverzug.

4. Die Beklagte schuldet darüber hinaus die Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in ausgeurteilter Höhe, §§ 826, 249 BGB. Der Anspruch besteht jedoch nur in Höhe von 1.242,84 €. Dabei kann nicht mehr als eine 1,3 Gebühr geltend gemacht werden. Angesichts des Umstandes, dass die VW Verfahren sich zu absoluten Massenverfahren entwickelt haben, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Tätigkeit im Einzelfall umfangreich oder schwierig war. Als Gegenstandswert kann nur

der Kaufpreis, vermindert um den Nutzungersatz, angesehen werden. Da die Aufforderung zur Rückabwicklung im November 2018 erfolgte, ist nicht davon auszugehen, dass der damals bestehende Kilometerstand zu einem höheren saldierten Rückzahlungsanspruch als 24.000,00 € geführt hätte, sodass für die Berechnung der anwaltlichen Geschäftsgebühr von einem Gegenstandswert von bis zu 25.000,00 € auszugehen war. Auf der Grundlage einer 1,3 Geschäftsgebühr ergibt sich ein Freistellungsanspruch in Höhe von 1.242,84 € (1.024,40 € + 20 € Telekommunikationspauschale zuzüglich Umsatzsteuer).

4. Soweit den Anträgen nicht entsprochen werden konnte, war die Klage abzuweisen.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit basiert auf §§ 709 S. 2, 708 Nr. 11, 711 ZPO.