



Landgericht Lüneburg
Geschäfts-Nr.:
5 O 250/20

Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:
16.12.2020

... als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle
Information zum Datenschutz unter www.landgericht-lueneburg.niedersachsen.de

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit



Klägerin,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte,
Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-89/20-FW

gegen

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

Prozessbevollmächtigte: Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Kaiser-
Wilhelm-Straße 40, 20355 Hamburg,
Geschäftszeichen: BD2014728

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg durch die Richterin am Landgericht
als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 25.11.2020
zur **R e c h t** erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 13.782,65 € nebst Zinsen in Höhe von
fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.07.2020 Zug um Zug
gegen Übereignung des Pkw VW Caddy Trendline 1,6 | TDI, FIN
zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs VW
Caddy Trendline 1,6 | TDI, FIN in Annahmeverzug
befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat die Beklagte zu tragen.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu
vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Streitwert: bis zu 15.000,00 €

Tatbestand

Die Klägerin macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal geltend.

Die Klägerin erwarb am 26.04.2012 einen neuen Pkw VW Caddy Trendline 1,6 I TDI, FIN zum Preis von 21.565,00 €. Die Klägerin hatte das Fahrzeug zum Teil über die VW Bank finanziert. Hierfür sind Kosten für die KSB Plus in Höhe von 121,14 € sowie Kreditkosten in Höhe von 85,20 € entstanden und von der Klägerin bezahlt. Der Kredit wurde 2013 abgelöst. Die Klägerin legte mit dem Fahrzeug bis zur mündlichen Verhandlung insgesamt 91.734 Kilometer zurück.

In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor vom Typ EA 189 EU 5 verbaut. Die Motorsteuersoftware war so programmiert, dass eine Prüfstandsituation erkannt wurde und sich gegenüber dem realen Fahrbetrieb verbesserte Stickoxidwerte (NOx) ergaben.

Am 22.09.2015 informierte die Klägerin in einer Pressemitteilung über die Umschaltlogik in allen Konzernfahrzeugen mit dem Dieselmotor des Typs EA-189. Es schloss sich eine umfangreiche weltweite Medienberichterstattung in Printmedien, Rundfunk und Fernsehen an.

Das Kraftfahrtbundesamt verpflichtete die Beklagte mit Bescheid aus Oktober 2015, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA189 EU 5 die nach dem Inhalt des Bescheides unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und den Nachweis zu führen, dass alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden.

Noch im Jahr 2015 erfolgte die Information der Öffentlichkeit über die vom KBA angeordnete Rückrufaktion und die Freischaltung einer Internetseite, auf der die Kunden die individuelle Betroffenheit überprüfen konnten.

Im Rahmen dieser Rückrufaktion wurden bei über 99 % aller betroffenen Fahrzeuge Softwareupdates eingebracht und die beanstandete Software-Konfiguration beseitigt.

Mit Anwaltsschreiben vom 03.07.2020 (Anlage K4, Bl. 17 d.A.) forderte die Klägerin die Beklagte unter Fristsetzung zur Rücknahme des Fahrzeugs auf.

Die Klägerin hatte sich am 28.11.2018 zur Musterfeststellungsklage angemeldet (Anlage K11, Bl. 139 d.A.). Eine Abmeldung ist nicht erfolgt. Die Musterfeststellungsklage wurde Ende April 2020 zurückgenommen.

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stünden gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche aus Delikt zu.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klägerpartei 21.565,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.07.2020 unter Anrechnung einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung (nach der Formel $\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer} / \text{Gesamtfahrleistung}$) Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw VW Caddy Trendline 1,6 l TDI, FIN ~~.....~~ zahlen;
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klagantrags Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagtenpartei zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 € freizustellen;
4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei alle Schäden zu ersetzen, die dieser im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden;
5. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klägerpartei 206,34 € nebst Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Entscheidungsgründe

Die weitgehend zulässige Klage ist überwiegend begründet.

I.

Der Feststellungsantrag zu 4. ist mangels Feststellungsinteresses unzulässig. Die Klägerin hat nicht schlüssig dargetan, dass der Eintritt künftiger, im Zeitpunkt der Klageerhebung ersatzfähiger und noch nicht bezifferbarer Schäden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist.

II.

1.

Der Klägerin steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB in tenorierter Höhe zu. Die Beklagte hat der Klägerin in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einen Schaden zugefügt, zu dessen Ersatz sie verpflichtet ist.

Als Schaden im Sinne von § 826 BGB ist auch der Abschluss eines ungewollten Vertrages zu verstehen (vgl. Staudinger/Oechsler, § 826 BGB, Rn. 153). Insoweit kommt es nicht auf einen messbaren Wertverlust an, sondern den Umstand, dass die Klägerin täuschungsbedingt in ihrer Dispositionsfreiheit beeinträchtigt wurde und einen PKW erworben hat, der mit einer gesetzeswidrigen Software ausgestattet war.

Die von der Beklagten zum Einsatz gebrachte Motorsteuerungssoftware verstößt gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007, weil sie eine Abschaltvorrichtung darstellt, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Aus Art. 3 Nummer 4 und 6 VO (EG) 715/2007 folgt, dass die hier in Rede stehenden Stickoxide Emissionen im Sinne der Richtlinie darstellen. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Art. 3 Nummer 10 VO (EG) 715/2007 definiert die Abschaltvorrichtung als ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten 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 Wirkung des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Aus der umfassenden Formulierung und dem weitgefassten Schutzzweck der Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Luftqualität und die Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte, insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Nummer 6 der Erwägungsgründe zur Richtlinie VO (EG) 715/2007) wird erkennbar, dass die Vorschrift umfassend auch solche Konstellationen abdecken will, in denen konstruktionsbedingt (auch durch Steuerung technischer Einrichtungen mittels Software) Unterschiede zwischen dem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und im Normalbetrieb unerkannt bleiben.

Das wird letztlich auch aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 deutlich, wonach der Hersteller das Fahrzeug so ausrüstet, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Hierdurch wird erkennbar, dass eine Abschaltvorrichtung, die zu geringerem Schadstoffausstoß im Testbetrieb gegenüber einem höheren Schadstoffausstoß bei Nutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr führt, unterbunden werden soll.

Auch der BGH sieht die streitgegenständliche Software als unzulässige Abschaltvorrichtung an (vgl. BGH v. 8.1.2019, VIII ZR 225/17, BGH, VI ZR 252/19, v. 25.05.2020, zit. juris).

Die maßgebliche Schädigungshandlung der Beklagten liegt insoweit im Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Steuerungssoftware. Dabei ist nicht nur von Bedeutung, dass das Vorgehen gesetzeswidrig war und letztlich der Gewinnerzielung der Beklagten diene, sondern auch, dass potentiellen Käufern eine Stilllegung des Fahrzeugs drohen konnte. Dass sich das Kraftfahrtbundesamt letztlich gegen eine derart einschneidende Lösung entschlossen und stattdessen eine Nachbesserung durch eine weitere Software akzeptiert hat, war zum Zeitpunkt des Vertriebs nicht ansatzweise absehbar. Auch war nicht sicher, ob und zumindest wann eine derartige für das Kraftfahrtbundesamt akzeptable Lösung, die aus anderen Verfahren gerichtsbekannt lange Zeit in Anspruch genommen hat, entwickelt werden würde. Angesichts des seit

langem gewandelten Umweltbewusstseins in der Gesellschaft, der Diskussion um Feinstaub und Stickoxidausstoß, was letztlich bereits in der VO (EG) 715/2007 zum Ausdruck kommt und immer wieder auch zu Diskussionen um Fahrverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotoren geführt hat und nach wie vor führt, sowie einer möglichen Stilllegung der nicht gesetzesmäßig ausgestatteten Fahrzeuge bestand darüber hinaus auch ein Aufklärungserfordernis über das Vorhandensein der Abschaltvorrichtung, dem die Beklagte nicht nachgekommen ist.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch gemäß § 31 BGB zuzurechnen.

Es steht zu vermuten, dass der Vorstand oder jedenfalls hochrangige Entscheidungsträger für technische Fragen als dessen Wissensvertreter über die Softwaremanipulation und deren Einsatz Kenntnis hatten und diese abgesegnet wurde. Eine derartige Software erfordert dennotwendig zielgerichtete Überlegungen gerichtet auf die manipulativen Ergebnisse. Da ihre Implementierung für das Unternehmen ein wichtiger Produktions- bzw. Entwicklungsschritt von großer Tragweite war, ist nicht vorstellbar, dass dieser im Verborgenen und in Kenntnis nur weniger untergeordneter oder gar einzelner Mitarbeiter geschehen sein soll.

Hierzu trifft die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist. Die Klägerin kann naturgemäß keinerlei Einblick in die Entscheidungs- und Organisationsstruktur der Beklagten haben, während es der Beklagten angesichts ihrer unternehmerischen Struktur zwanglos möglich sein sollte, mitzuteilen, wie die Entscheidungs- und Informationswege, die seinerzeit zu Entwicklung und Vertrieb der Motoren geführt haben, beschaffen waren. Der Vortrag der Klägerin, wonach der Vorstand der Beklagten Entwicklung und Vertrieb angeordnet oder zumindest gebilligt habe, ist demnach hinreichend substantiiert, während das Bestreiten der Beklagten diesbezüglich nicht ausreicht. Die Beklagte beruft sich darauf, dass die Sachverhaltsermittlung zur Kenntnis damaliger und derzeitiger Vorstandsmitglieder noch nicht abgeschlossen seien und nimmt deren Kenntnis in Abrede. Die verbaute Umschaltlogik sei von Mitarbeitern auf der Arbeitsebene programmiert und bedatet worden. Die Beklagte hat nicht ansatzweise vorgetragen, wer konkret bei ihr Kenntnis über den Einsatz der Software gehabt habe und wie die Entscheidungswege verlaufen seien.

Das Verhalten der Beklagten war auch kausal für den Schaden der Klägerin, hier den Abschluss des Kaufvertrages. Es greift nach Auffassung der Einzelrichterin vorliegend

die Vermutung aufklärungsgemäßen Verhaltens, und zwar nicht nur angesichts des gewandelten Umweltbewusstseins in der Gesellschaft, wie die langjährige Diskussion um Umweltbelastungen durch Abgase, namentlich auch durch Stickoxid, zeigt, sondern auch angesichts der möglichen Stilllegung des Fahrzeugs wegen des Gesetzesverstößes (vgl. BGH vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 49, zit. juris). Es ist kaum vorstellbar, dass ein Käufer den PKW in Kenntnis der Rechtswidrigkeit der eingebauten Abgaseinrichtung und der letztlich drohenden Stilllegung erworben hätte. Dass es tatsächlich nicht zu der Stilllegung gekommen ist, ist irrelevant, weil dies seinerzeit kaum prognostizierbar war und jeder vernünftig handelnde Käufer schon allein angesichts des abstrakten Risikos von einem derartigen Geschäft Abstand genommen hätte.

Die Schadenszufügung erfolgte auch vorsätzlich in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise. Insofern genügte es, dass die Beklagte die relevanten Umstände, hier die Schädigung des Klägers, zumindest für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen hat (vergleiche Palandt/Sprau, § 826 BGB, Rn. 11). Auch insoweit gilt indes der oben dargelegte Rechtsgedanke der sekundären Darlegungslast. Die Beklagte hat nicht dargetan, dass und weshalb ihr Vorstand von Vertragsabschlüssen durch Endverbraucher über PKW mit einer gesetzeswidrigen Software nichts gewusst haben sollte.

Die Sittenwidrigkeit ergibt sich nicht nur aus dem Inverkehrbringen eines Fahrzeuges in gesetzeswidrigem Zustand, sondern auch aus dem begleitenden Gewinnerzielungsmotiv, wie auch der naheliegenden Möglichkeit einer drohenden Schädigung der Endverbraucher durch mögliche Stilllegung der Fahrzeuge. Insoweit gelten die oben gemachten Ausführungen zur deliktischen Handlung (Inverkehrbringen der Fahrzeuge sowie Verschweigen der maßgeblichen Umstände) entsprechend.

Die Beklagte beruft sich im Ergebnis ohne Erfolg auf einen fehlenden Schutzzweck der Abgasnormen. Dem lässt sich zum einen entgegenhalten, dass die effektive Umsetzung des Europarechts Schadensersatzansprüche wegen Normverletzung auch dort zulässt, wo die verletzten Normen keinen individualisierten Schutzzweck haben (vergleiche Oechsler, NJW 2017, 2865, 2868). Auch ist zu argumentieren, dass es hier um einen vorsätzlichen Normverstoß geht und das Opfer bereits allein durch diesen Umstand in den Schutzbereich der verletzten Verhaltensnorm fällt (Oechsler, a. a. O. mit weiteren Nachweisen). Wie oben ausgeführt, musste es der Beklagten klar sein, dass durch ihren Gesetzesverstoß unmittelbare Konsequenzen in Form von Stilllegungen von Fahrzeugen

von Verbrauchern im Raum standen. Angesichts dieses Aspektes kann sie sich nicht auf einen fehlenden individuellen Bezug zum Verbraucher berufen.

Abgesehen davon haben die in der Richtlinie VO (EG) 715/2007 erwähnten Aspekte der Luftreinhaltung und Stickoxidreduktion einen individuellen Schutzcharakter zumindest insoweit, als die Verhinderung der Verschlechterung von Umweltbedingungen keinen Selbstzweck darstellt bzw. nur die Allgemeinheit betrifft, sondern auch der Erhaltung von Lebensbedingungen für den Einzelnen dient.

Bezüglich der Schadenshöhe ist auf das negative Interesse abzustellen, das heißt die Klägerin muss so gestellt werden, als hätte sie den Vertrag nicht geschlossen (vgl. Staudinger/Oechsler, § 826 BGB, Rn. 153).

Zur Vermeidung einer Bereicherung muss sich die Klägerin eine Nutzungsentschädigung, d. h. die mit dem Gebrauch des Fahrzeuges einhergehenden Vorteile, anrechnen lassen. Die Klägerin hat das Fahrzeug längerfristig genutzt und ist insgesamt - wie in der mündlichen Verhandlung unstrittig gestellt – 91.734 Kilometer gefahren. Dass die Klägerin bei Abstandnahme von dem fraglichen Kauf kein anderes Fahrzeug erworben hätte, hat sie selbst nicht behauptet. Dann muss sie sich aber auch die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Ausgehend von der Laufleistung und von einer nach Einschätzung der Einzelrichterin realistischen Gesamtleistung von 250.000 km berechnet sich die Entschädigung nach der Formel:

Gebrauchsvorteil = Bruttokaufpreis x zurückgelegte Fahrstrecke / Gesamtleistung
(vgl. Münchener Kommentar/Gaier, § 346 BGB, Rn. 27),

hier also 21.771,34 € (= Bruttokaufpreis 21.565 € zzgl. Finanzierungskosten 206,34 €) x
91.734 km (= zurückgelegte Fahrstrecke) / 250.000 km (= Gesamtleistung)

= 7.988,69 € (= Gebrauchsvorteil).

Dieser Gebrauchsvorteil war von 21.771,34 € in Abzug zu bringen, woraus sich ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 13.782,65 € ergibt.

2.

Die Klägerin hat einen Anspruch auf die von ihr begehrte Verzinsung in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz ab dem 24.07.2020. Mit dem anwaltlichen Schreiben vom 03.07.2020 hat die Klägerin die Beklagte unter zweiwöchiger Fristsetzung zur

Rückabwicklung aufgefordert. Zinsen können erst mit Verzugseintritt und damit nach Ablauf der gesetzten Frist verlangt werden.

3.

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Ersatz in Höhe der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Es war Aufgabe der Klägerin, die Grundsätze der Schadensgeringhaltung zu beachten. Unter Berücksichtigung derselben wäre es erforderlich gewesen, dem Klägervertreter sogleich Klagauftrag zu erteilen, so dass die vorgerichtliche Tätigkeit als „Vorbereitungstätigkeit“ unentgeltlich gewesen wäre (§ 19 I RVG). Dies gilt umso mehr, als dass die Klägerin nicht davon ausgehen konnte, dass die Beklagte nach vorgerichtlicher anwaltlicher Aufforderungen dem klägerischen Begehren nachkommen würde. Dem Klägervertreter ist aus einer Vielzahl von Verfahren die sich wiederholende Vorgehensweise der Beklagten bekannt. Die Klägerin hierüber ganz genau – auch mit Blick auf die Kostenfolge - in Kenntnis zu setzen, wäre im Rahmen der Beratung Aufgabe des Klägervertreters gewesen. Auch Aufwand oder rechtliche Schwierigkeit führen nicht dazu, dass das vorgerichtliche Anwaltsschreiben gesondert beauftragt werden musste.

4.

Die Klägerin hat ein Feststellungsinteresse hinsichtlich der Feststellung des Annahmeverzuges, denn sie müsste im Rahmen der Vollstreckung den Annahmeverzug durch öffentliche Urkunde beweisen können, vgl. § 756 I ZPO. Durch die Fristsetzung im vorgerichtlichen Aufforderungsschreiben, die nicht gehalten wurde, befindet sich die Beklagte im Annahmeverzug.

5.

Die der Klägerin gegen die Beklagte zustehenden Ansprüche auf Schadensersatz gem. § 826 i.V.m. § 31 BGB sind auch nicht verjährt. Die Klagerhebung erfolgte vor Ablauf der dreijährigen Verjährungsfrist.

Nach § 214 BGB ist der Schuldner nach Eintritt der Verjährung berechtigt, die Leistung zu verweigern.

Die Verjährung der streitgegenständlichen Ansprüche tritt nach § 195, 199 I BGB nach drei Jahren gerechnet ab dem Schluss des Jahres ein, in dem der Anspruch entstanden

ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste.

Die dreijährige Verjährungsfrist für die Ansprüche der Klägerin wäre mit Ablauf des Jahres 2018 abgelaufen. Die Beklagte ist bereits am 22.09.2015 mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit herangetreten, wodurch der Abgasskandal ab diesem Zeitpunkt im Fokus der Medienberichterstattung war. Die Beklagte nahm noch in 2015 weitere Maßnahmen zur Aufklärung der Fahrzeughalter vor, z.B. Freischaltung einer Internetseite zur Prüfung der Betroffenheit individueller Fahrzeuge. Die Klägerin hatte ab diesem Zeitpunkt hinreichende Möglichkeit der Kenntnis aller anspruchsbegründenden Tatsachen.

Mit der Anmeldung zur Musterfeststellungsklage am 28.11.2018 war die Verjährungsfrist nach § 204 Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 2 S. 1 BGB gehemmt. Die Hemmung endete sechs Monate nach Rücknahme der Musterfeststellungsklage im April 2020. Die Klagerhebung erfolgte somit vor Ablauf der Verjährungsfrist.

6.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 2 ZPO. Die Zuvielforderung der Klägerin war verhältnismäßig geringfügig und hat keine höheren Kosten verursacht.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 ZPO. Der Streitwert ergibt sich aus § 3 ZPO.

Beglaubigt:
Lüneburg, 16.12.2020

ektor
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle des Landgerichts Lüneburg



2024

.