

Aktenzeichen:
4 O 314/20



Landgericht Ravensburg

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED] Friedrichshafen
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Sali & Özkurt**, Brandgasse 5, 41460 Neuss, Gz.: [REDACTED]

gegen

Audi AG, vertreten durch d. Vorstand dieser durch den Vorstandsvorsitzenden Herrn Markus Duesmann, ebenda,, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

wegen Schadensersatzes (Abgasskandal)

hat das Landgericht Ravensburg - 4. Zivilkammer - durch die Richterin Abt als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 02.02.2021 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 13.936,14 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 09.10.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges der Marke Audi A6 AVANT mit der FIN:

[REDACTED].

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 27.05.2020 mit der Rücknahme des im Tenor zu 1. bezeichneten Gegenstandes in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.003,40 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinsatz seit 09.10.2020 zu zahlen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 8 % und die Beklagte 92 %.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
7. Der Streitwert wird auf 15.186,08 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Kauf eines **Audi A6 Avant (EU5)** mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer: [REDACTED]. Der Kläger ist Eigentümer des PKW **Audi A6 Avant**. Er begehrt von der Beklagten Schadensersatz in Form einer Rückgewähr des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Nutzungsvorteile.

Der Kläger erwarb am **05.12.2017** von [REDACTED] o.g. PKW zum Preis von **16.700,00 €**. Es handelte sich um einen **Gebrauchtwagen**, der zu diesem Zeitpunkt einen Kilometerstand von **180.647 Kilometern** aufwies (Anlagen k1).

Im Herbst 2015 wurde bekannt, dass die VW AG allein in Deutschland mehr als 2 Millionen Fahrzeuge mit dem Motor EA 189 mit einer Steuerungssoftware ausgestattet hatte, die das reguläre Betriebsverhalten des Motors dahingehend veränderte, dass die Rückführung von Abgas in den Motor zur Verringerung des Ausstoßes von Stickoxid während des Testvorgangs erhöht wurde. Beim Durchlaufen des so genannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) wurde durch die Software ein Modus eingeschaltet, durch den die Abgasrückführung erhöht wurde. Im normalen

Straßenbetrieb schaltete die Software diesen Modus nicht ein, so dass es in diesem Betriebsmodus nicht zu einer erhöhten Abgasrückführung und der dadurch erzielten Schadstoffreduzierung kam. Zudem fand eine Leistungsreduzierung statt, um den Verbrauch und damit die CO-Werte deutlich nach unten zu senken. In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist kein Motor EA 189 verbaut.

Hinsichtlich des streitgegenständlichen Fahrzeuges des Typs Audi A6 Avant (EU5) entdeckte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Jahr 2017 ebenfalls eine Abschaltvorrichtung, die dafür sorgte, dass ein geringerer Ausstoß bestimmter Schadstoffe gemessen wurde, als er tatsächlich auftritt, weshalb der Beklagten im Jahr 2019 durch Bescheid des KBA aufgegeben wurde, für Fahrzeuge des Typs Audi A6 Avant Diesel Euro 5 eine Aktualisierung der Motorsoftware vorzunehmen, da die verbaute Abschaltvorrichtung unzulässig sei.

Mit Schreiben der Beklagten vom März 2020 teilte die Beklagte dem Kläger mit, dass ein Software-Update verfügbar sei (Anlage K2). Dieses Update hat der Kläger in der Folge aufspielen lassen.

Mit Schreiben vom 12.05.2020 forderte der Kläger die Beklagte zur Erfüllung der geltend gemachten Ansprüche innerhalb von 14 Tagen auf (Anlage K4).

Das streitgegenständliche Fahrzeug wies zuletzt am 02.02.2021 (am Tag der mündlichen Verhandlung vom 02.02.2021) einen Kilometerstand von 200.400 Kilometer auf (Blatt 119 der Akte).

Der Kläger macht im Wesentlichen geltend,

das Fahrzeug bzw. die Software des Motors sei manipuliert: Die Beklagte verwende bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug verschiedene Strategien, bei denen es sich um unzulässige Abschaltvorrichtungen handle. Mit Hilfe der [REDACTED] erkenne das Fahrzeug, ob es sich auf dem Prüfzyklus befinde oder im Straßenverkehr.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei ein Motor des Typs EA 897 verbaut.

Nachdem der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware erworben habe, habe er einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen, da dem Fahrzeug die Zwangstilllegung drohe. Die Beklagte hafte deliktisch. Die Beklagte habe den Kläger konkludent über die Zulassungsfähigkeit sowie über die Gesetzeskonformität des streitgegenständlichen Fahrzeugs getäuscht. Das Verhalten ihrer Mitarbeiter müsse sie sich zurechnen lassen. Sie habe den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

Ein vollständiger Schadenausgleich allein aufgrund der Durchführung des Softwareupdates könne hier nicht erfolgen, da das Update die Abschaltvorrichtung nicht folgenlos beseitige.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 16.700,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich 1.947,79 Euro (Nutzungsschädigung) zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges der Marke Audi A6 AVANT mit der FIN: XXXXXXXXXXXX.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 27.05.2020 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstandes in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.072,77 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte macht im Wesentlichen geltend,

das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge nicht über unzulässige Abschaltvorrichtungen. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen und die für die das Fahrzeug erteilte EG-Typ Genehmigung sei unverändert wirksam und sei nicht aufgehoben worden. Unter Zugrundelegung dessen sei eine Schädigung des Klägers nicht dargetan. Die Emissionsgrenzwerte seien eingehalten. Es drohe weder ein Zulassungsverbot noch der Widerruf der EG-Typ Genehmigung durch das Kraftfahrtbundesamt oder eine sonstige Behörde. Nach Aufspielen des Software-Updates sei auch aus Sicht des KBA wegen der Freigabebestätigung keine unzulässige Abschaltvorrichtung mehr vorhanden. Zudem führe das Software-Update nicht zu negativen Auswirkungen im Hinblick auf Motorleistung, maximales Drehmoment, Geräuschemissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen.

Sie meint, sie habe den Kläger nicht getäuscht, insbesondere habe die Typgenehmigung zu jeder Zeit vorgelegen und sei gültig. Ein Schadenersatzanspruch sei wegen des fehlenden Schadens sowie wegen der fehlenden Kausalität oder einer sittenwidrigen Schädigung insgesamt zu vernein-

nen.

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 02.02.2021 (Blatt 118 bis 121 der Akte) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

I.

Die Klage ist zulässig.

1.

Das Landgericht Ravensburg ist örtlich zuständig. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Ravensburg folgt aus § 32 ZPO, da der Kläger seine Ansprüche unter anderem auf eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne von § 826 BGB stützt und daher auch der Ort, an dem der schädigende Erfolg eingetreten ist, Begehungsort ist (Schultzky, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 32 Rn. 19). Im Fall des § 826 BGB tritt der Schaden somit in der Regel am Wohnsitz des Klägers ein (vgl. BayObLG, Beschl. v. 22.01.2019, 1 AR 23/18; LG Stuttgart, Urteil vom 8.2.2018, 19 O 68/17, Rn. 18). Damit ist aufgrund des Wohnsitzes des Klägers zum Zeitpunkt des Vertragschlusses in Friedrichshafen vorliegend das Landgericht Ravensburg zuständig.

2.

Für Klageantrag Ziffer 2 besteht außerdem gemäß § 256 Abs. 1 ZPO ein Feststellungsinteresse. In Fällen, in denen der Kläger eine Verurteilung des Beklagten zu einer Zug-um-Zug zu erbringenden Leistung begehrt, ist der Antrag des Klägers zulässig, den Annahmeverzug des Schuldners hinsichtlich der ihm gebührenden Leistung festzustellen. Der Antrag dient dem schutzwürdigen Interesse des Klägers, den für die Vollstreckung nach den §§ 756, 765 ZPO erforderlichen Nachweis des Annahmeverzugs bereits im Erkenntnisverfahren erbringen zu können (BGH, Urteil vom 31.5.2000 – XII ZR 41/98, Rn. 23 f., NJW 2000, 2663; vgl. auch Seibel, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 756 ZPO Rn. 10).

II.

Die Klage ist überwiegend begründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß §§ 826, 31 analog, 249 ff BGB auf die Erstattung des für das streitgegenständliche Fahrzeug verauslagten Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übergabe und Rückübereignung dieses Fahrzeuges. Die Beklagte haftet für das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Dieselmotors und für die Verwendung der manipulierten Motorsoftware an dem Fahrzeug gegenüber dem Kläger.

a)

Das Fahrzeug verfügte bei Erwerb durch den Kläger über eine unzulässige Abschaltvorrichtung.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 EG-VO Nr. 715/2007 muss der Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten, dass diejenigen Bauteile, die das Emissionsverhalten beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 EG-VO Nr. 715/2007) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 EG-VO Nr. 715/2007) erreicht wird (OLG Stuttgart, Grund- und Endurteil vom 11.12.2019 - 9 U 3/19).

Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 verbietet in diesem Zusammenhang ausdrücklich den Einsatz von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern.

Das streitgegenständliche Fahrzeug war wegen der Abschaltvorrichtungen [REDACTED] Gegenstand des Rückrufs des KBA. Dort ist von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung die Rede, deren Entfernung im Rahmen einer verpflichtenden Rückrufaktion durch das KBA überwacht werde. Gemäß den Ausführungen des KBA, die sich das Gericht zu eigen macht, wird die Wirkung des Emissionskontrollsystems durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED] außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert.

In der mündlichen Verhandlung vom 02.02.2021 (Bl. 159 d.A.) verwies die Beklagte auf Frage des Gerichts, warum sie der Auffassung sei, die Strategien stellten im Gegensatz zur Rechtsauffassung des Kraftfahrtbundesamtes keine Abschaltvorrichtung dar, lediglich auf die Klageerwide-

rung. Nähere Darlegung zur genauen Funktionsweise der Strategien, insbesondere zu der Frage, unter welchen Bedingungen sie aktiviert werden und welche technischen Auswirkungen sie haben, erfolgte nicht.

Ihrer Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. Insbesondere fehlen Ausführungen dazu, warum die Strategien gerade keine Abschaltvorrichtungen darstellen sollen, obwohl das KBA diese als unzulässige Abschaltvorrichtung einstufte. Die Beklagte beruft sich vielmehr darauf, dass eine etwaige unzulässige Abschaltvorrichtung durch Aufspielen des Updates entfernt worden sei.

b)

Durch das sittenwidrige Verhalten ist dem Kläger ein Schaden entstanden. Der Schaden besteht darin, dass der Kläger einen Kaufvertrag abgeschlossen hat, den er in Kenntnis dessen, dass der von der Beklagten entwickelte und in Verkehr gebrachte Motor über eine Software verfügt, aufgrund derer das Fahrzeug die maßgeblichen Abgasgrenzwerte nicht einhält, nicht abgeschlossen hätte und der deshalb einen nachteiligen und ungewollten Vertragsschluss darstellt. Es kann deshalb offenbleiben, ob das installierte Update den Fehler ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Komponenten oder Eigenschaften des Fahrzeugs beseitigt hat (OLG Stuttgart, Urteil vom 31.03.2020 – 12 U 452/19 BGH Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19).

Ein Schaden in diesem Sinne liegt nämlich nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (BGH NJW-RR 2015, 275, 276; Wagner in MünchKommBGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rnr. 41; Förster in BeckOK BGB, 43. Edition, Stand 15. Juni 2017, § 826 Rnr. 25). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020 - 13 U 81/19).

Zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses war die Leistung für Zwecke des Klägers nicht voll brauchbar. Es drohte - was die Eigennutzung des Fahrzeugs angeht - nicht nur theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung, sondern - mindestens bei einer ex ante Betrachtung, unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem „Abgasskandal“ bei VW - auch eine erhebliche Einschränkung der Fungibilität. Denn mindestens solange die abschließende Hal-

tung des KBA zu dem Komplex nicht bekannt war und mit den vorgenannten Folgen ernsthaft gerechnet werden musste, dürfte ein betroffenes Fahrzeug - so wie das streitgegenständliche - gleichsam unverkäuflich gewesen sein; jedenfalls hätte der Kläger als Verkäufer im Vergleich zum Anschaffungswert Preisabschläge hinnehmen müssen. Ob sich die Fungibilität der betroffenen Fahrzeuge später verbesserte und ob heute gegebenenfalls sogar davon auszugehen ist, dass eine objektiv messbare Wertminderung an den betroffenen Fahrzeugen nicht mehr gegeben ist, ist ohne Relevanz (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020 - 13 U 81/19).

c)

Das Verhalten der Beklagten ist mindestens mitursächlich für die Schädigung.

Es ist vorliegend davon auszugehen, dass die Täuschung kausal für den Vertragsschluss war. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass ein Käufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen würden, wenn ihm offenbart würde, dass dem Fahrzeug die Entziehung der Zulassung und damit die Stilllegung droht (OLG Stuttgart Ur. v. 31.03.2020, 12 U 452/19; OLG Karlsruhe, Ur. v. 06.11.2019, 13 U 12/19, insb. Rz. 43; OLG Köln, Beschluss vom 29.04.2019, 16 U 30/19, juris Rz. 20 ff.). In einem solchen Fall ist der zentrale Zweck des Fahrzeugerwerbs, nämlich die Möglichkeit der Fortbewegung, in Frage gestellt. Außerdem ist das Verhalten der Beklagten nach allgemeinen Grundsätzen bereits deshalb kausal, weil sie das Antriebsaggregat, welches die (unzulässige) Abschaltvorrichtung beinhaltet, durch den Einbau des streitgegenständlichen Motors in ihre Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat. Hätte sie den Motor mit der (unzulässigen) Abschaltvorrichtung nicht in ihre Fahrzeuge eingebaut, bestünde für den Kläger kein Grund zur Beanstandung (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020 - 13 U 81/19).

Auf die Frage, ob der Käufer ein besonderes Umweltbewusstsein besaß und deshalb beim Kauf auf einen geringen Emissionsausstoß geachtet und diesen zum Motiv für seine Kaufentscheidung gemacht hat, kommt es schon gar nicht an (OLG Stuttgart Ur. v. 31.03.2020, 12 U 452/19; OLG Köln, Beschluss vom 29.04.2019, 16 U 30/19).

d)

Das Verhalten der Beklagten verstößt bei der erforderlichen Gesamtwürdigung gegen die guten Sitten.

Sittenwidrig ist 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., s. nur BGH, NJW 2014, 383, 384, Rz. 9; Palandt/Sprau, BGB, 78. Aufl., § 826 Rn. 4 m.w.N.). Dabei genügt es im Allgemeinen nicht, dass

der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Handelns hinzukommen, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, NJW 2014, 383, 384; BGH, NJW 2017, 205, 251, st. Rspr.).

Vorliegend rechtfertigt zwar der Umstand, dass das Handeln der Beklagten zur Gewinnmaximierung erfolgte, für sich genommen den Vorwurf der Sittenwidrigkeit nicht, weil das Streben nach Kostenoptimierung und Gewinnmaximierung einer Marktwirtschaft immanent und grundsätzlich nicht zu beanstanden ist (ebenso z.B. OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019, 13 U 142/18, ZVertriebsR 2019, 178, 182, Rz. 33).

Die Sittenwidrigkeit resultiert jedoch insbesondere aus den zur Gewinnmaximierung angewandten unlauteren und gesetzeswidrigen Mitteln in Kombination mit dem Ausmaß des angerichteten Schadens (ebenso und mit ähnlicher Begründung OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 f., Rz. 39 f.; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019, 13 U 142/18, ZVertriebsR 2019, 178, 182, Rz. 33 ff.; OLG Köln, Beschl. v. 29.04.2019, 16 U 30/19, Rz. 5). Maßgebliche Gründe für die Annahme der Sittenwidrigkeit sind, dass die Beklagte in einer großen Zahl von Fällen bewusst die illegale Abschalteneinrichtung in ihre Fahrzeuge verbaute, dabei mit hoher krimineller Energie die staatlichen Behörden systematisch täuschte und zu Werkzeugen machte, indem sie diese nämlich zur Ausstellung scheinbar rechtsgültiger Zulassungsbescheinigungen veranlasste, um auf diese Weise massenhaft Fahrzeugkäufer täuschen zu können, und sich dabei zudem allein aus wirtschaftlichen Erwägungen über die Belange des Umweltschutzes, denen die Zulassungsvorschriften dienen, hinwegsetzte.

Es kommt hierbei entgegen der Auffassung der Beklagten nicht entscheidend darauf an, dass die erteilte EG-Typengenehmigung wirksam erteilt wurde und dass, nach Auffassung der Beklagten, allgemein bekannt ist, dass die in den Herstellerangaben angegebenen Werte, die unter Laborbedingungen gemessen werden, nicht den Emissionswerten im normalen Straßenverkehr entsprechen.

e)

Die Beklagte handelte im Hinblick auf die Schadenszufügung auch vorsätzlich.

(1)

Nach im Zivil- wie Strafrecht allgemeiner Ansicht muss sich der Vorsatz auf die Tatsachen beziehen, die den konkreten Tatbestand ausmachen, vgl. § 16 StGB. Für § 826 BGB ist somit zu for-

dern, dass der Täter Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat (vgl. nur Wagner in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rnr. 25). Es reicht dabei aus, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (BGH NJW 1991, 634, 636).

Am 18. September 2015 hatte die EPA gegenüber der Konzernschwester Volkswagen den Vorwurf einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erhoben. Das betraf zwar eine andere Motorenbaureihe, ließ aber aufhorchen, weil diese nicht nur bei Volkswagen, sondern auch bei anderen Konzernunternehmen eingesetzt wurde. Angesichts der engen Verzahnung im Konzern drängte sich vor dem Hintergrund des Techniktransfers zwischen den einzelnen Baureihen zwangsläufig der Verdacht auf, dass auch der im streitgegenständlichen Fahrzeug verwendete Motor betroffen sein konnte. In den Wochen nach dem 18. September 2015 weitete sich die Diskussion um die Baureihe EA 189 immer weiter aus. Dass sich die „Kontaminierung“ der Baureihe EA 897 angesichts der Dynamik der Entwicklung beim EA 189 auf die US-Variante beschränken lassen werde, lag keineswegs auf der Hand. Wollte die Beklagte ihre Verantwortung als Unternehmen ernst nehmen, musste sie die fragliche Motorenbaureihe selbst überprüfen. Hierdurch nahm sie es jedenfalls billigend in Kauf, dass ihre potentiellen Kunden über das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung getäuscht wurden (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020 - 13 U 81/19).

Den Mitarbeitern bzw. den Vorständen der Beklagten war bewusst, dass eben diese Emissions- und Verbrauchswerte für den Kläger eine Grundlage für die Kaufentscheidung bildeten, denn im Vergleich zu anderen Herstellern wirkte sich dies dahingehend aus, dass sich mit diesen Werten das Preis-Leistungsverhältnis besser darstellte, als es mit den entsprechenden Werten im tatsächlichen Betrieb der Fall gewesen wäre. Zudem ist nicht davon auszugehen, dass ein Kunde ein Fahrzeug erwerben möchte, dem aufgrund falscher Emissionswerte der Entzug der Zulassung droht (LG Baden-Baden, Urteil vom 27.04.2017, Aktenzeichen 3 O 387/16). Diese Angaben hatten damit auf die Kaufentscheidung des Klägers Einfluss, ohne dass es darauf ankommt, ob der Kläger im Ankaufgespräch konkret geäußert hat, ein besonders schadstoffarmes Fahrzeug erwerben zu wollen oder es für ihn der entscheidende, den Kaufentschluss beeinflussende Umstand darstellte (LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017, Aktenzeichen 3 O 252/16). Dennoch wurde die entsprechende Software verwendet, um höhere Herstellungskosten zugunsten tatsächlich besserer Emissions- und Verbrauchswerte auch im normalen Fahrverkehr zu vermeiden bzw. ein positiveres, weil umweltgünstigeres Bild als die Konkurrenten am Markt zu erwecken.

Der Vorsatz der Beklagten bezog sich nicht nur auf den Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung als solchen, sondern auch auf die Schädigung der betroffenen Endkunden. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware allein mit dem Ziel eingebaut wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und potentielle Käufer hierüber in Unkenntnis zu lassen, ist der Vorsatz der Beklagten hinsichtlich der für den Tatbestand des § 826 BGB relevanten objektiven Tatsachen zu bejahen (vgl. LG Heilbronn, Urteil vom 14. März 2018 – Ve 6 O 320/17).

Unschädlich ist, dass der Repräsentant oder die Repräsentanten der Beklagten die Identität der Käufer regelmäßig nicht kannten. Der Schädiger muss im Rahmen des § 826 BGB nicht die Schädigung bestimmter Personen im Auge gehabt haben, vielmehr reicht es bereits, wenn dem Schädiger sowohl die Richtung und Art der Schadensfolgen als auch die mögliche Schädigung Dritter bewusst ist und er dies billigend in Kauf nimmt (BGH, Urteile vom 12.7.1966, VI ZR 1/65 -, Rn. 31, vom 26.6.1989, II ZR 289/88 -, Rn. 13.E., und vom 14.6.2000, VIII ZR 218/99 -, Rn. 18, jeweils juris; BeckOGK/Spindler, 1.5.2019, BGB § 826 Rn. 12, m.w.N.). Die Motoren wurden planmäßig für einen Neuwagenverkauf entwickelt und in den von der Beklagten produzierten Fahrzeugen verwendet. Bezüglich der Neuwagenkäufer war deren Schädigung sicher vorherzusehen (OLG Stuttgart, Grund- und Endurteil vom 11.12.2019 - 9 U 3/19, Rn. 43).

Hinsichtlich der Gebrauchtfahrzeugkäufer, wie hier des Klägers, genügte es sodann, dass der Schädiger oder die Schädiger den Weiterverkauf für möglich hielten und billigend in Kauf nahmen. Es reicht bei Käuferketten die allgemeine Vorstellung aus, dass das Fahrzeug weiter veräußert werden kann, ohne dass die konkrete Kenntnis eines potenziellen Dritterwerbers erforderlich ist (BeckOGK/Spindler, 1.5.2019, BGB § 826 Rn. 12). Der Umstand, dass ein Gebrauchtfahrzeugmarkt existiert und dass eine Vielzahl von Fahrzeugen auch der Beklagten darin gehandelt werden, ist allgemein und insbesondere der Beklagten und ihren Repräsentanten bekannt. Daraus ergibt sich nach den obigen Maßstäben eine hinreichende Kenntnis, dass jedes Fahrzeug potentiell als Gebrauchtfahrzeug gehandelt wird, mit der Folge des Vorsatzes auch hinsichtlich des Schadens der Gebrauchtfahrzeugkäufer. Dass die Beklagte keinen eigenen Vorteil aus dem Weiterverkauf erzielte, ist für den Vorsatz unschädlich, da im Rahmen des § 826 BGB dem Schaden des Geschädigten kein unmittelbarer wirtschaftlicher oder sonstiger Vorteil des Schädigers oder eines von ihm begünstigten Dritten gegenüberstehen muss. Gleiches gilt für die fehlende Möglichkeit, auf die konkreten Bedingungen des Weiterverkaufs Einfluss zu nehmen. Der ungewollte Vertrag als Schaden wird nicht durch die Vertragsbedingungen des Fahrzeugkaufs hervorgerufen, sondern durch die Eigenschaften des Fahrzeugs selbst (OLG Stuttgart, Grund- und Endurteil

vom 11.12.2019 - 9 U 3/19, Rn. 44).

(2)

Die Beklagte hat durch ihre verfassungsgemäßen Vertreter gehandelt, für deren unerlaubter Handlung sie einzustehen hat, § 31 BGB. In der Person der Vertreter der Beklagten wurde der objektive und subjektive Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht (BGH Urteil vom 28.06.2016 Aktenzeichen VI ZR 536/15).

Zwar trifft für ein vorsätzliches Verhalten grundsätzlich den Kläger die Darlegungs- und Beweislast.

Allerdings ist es hier der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nach § 138 Abs. 2 ZPO kraft überlegener Kenntnis von den internen Betriebsstrukturen dem Kläger eine prozessordnungsgemäße Darlegung durch nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen.

Es spricht eine tatsächliche Vermutung dafür, dass die Entscheidung über den massenhaften Einsatz der Motorsteuerungssoftware im Rahmen der Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Emissionswerte nicht ohne Kenntnis und Billigung wenn nicht des Vorstands, so jedenfalls eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters der Beklagten erfolgt ist. Es ist gerichtsbekannt, dass die Erfüllung sich stetig verschärfender gesetzlicher Emissionsgrenzwerte bei den Autoherstellern wie der Beklagten eine zentrale Problematik mit großer wirtschaftlicher Tragweite gewesen ist. Vor diesem Hintergrund ist zumindest sehr naheliegend, dass zumindest die für die Erfüllung dieser Emissionsgrenzwerte zuständigen verfassungsmäßigen Vertreter genaue Kenntnis der technischen Gegebenheiten und der technisch realisierbaren Möglichkeiten hatten, um diese Grenzwerte einzuhalten. Geht man von einer solchen tatsächlichen Vermutung aus (OLG Stuttgart, Urteil v. 28.11.2019, Az. 14 U 89/19; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019, ZVertriebsR 2019, 178, 184 Rz. 53 m.w.N.), trifft die Beklagte zumindest eine sekundäre Darlegungslast bezogen darauf, dass entgegen der Vermutung kein verfassungsmäßig berufener Vertreter Kenntnis von der Manipulationssoftware hatte (ebenso die ganz herrschende Auffassung unter den mit dem Dieselskandal befassten Obergerichten, s. z.B. OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019, ZVertriebsR 2019, 178, 184 Rz. 53; OLG Köln, Beschl. v. 29.04.2019, Az. 16 U 30/19, Rz. 10 ff.; OLG Stuttgart, Urteil v. 28.11.2019, Az. 14 U 89/19). Denn sie kennt, im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs stehenden Kläger, die wesentlichen Tatsachen (Zöller/Greger, ZPO, 32. Auflage, vor § 284 Rn. 34). Der Vorstand der Beklagten hat die Möglichkeit festzustellen, wer die Entscheidung getroffen hat, die Software zu entwickeln und einzubauen. Nur hier bestehen nähere Erkenntnisquellen zu den Entwicklungsprozessen, den einzelnen Gremien der

Entscheidungsfindung und zu der Entwicklung der Fertigungsprozesse.

Dem Kläger hingegen ist keine Möglichkeit eröffnet, zu den einzelnen Prozessen Informationen zu erhalten.

Um eine Ausforschung zu vermeiden, muss der zu beweisende Vortrag des Klägers zuvor greifbare Anhaltspunkte für seine Behauptung liefern (vgl. Zöller/Greger, a.a.O, vor § 284 Rn. 34). Dies ist hier der Fall. Der Kläger behauptet, Verantwortliche der Beklagten hätten die hier gegenständliche Software entwickeln lassen und bewusst eingesetzt. Hierbei handelt es sich nicht um eine bloße Behauptung „ins Blaue hinein“, der nicht nachzugehen wäre. Im Gegenteil hat der Kläger Anhaltspunkte, die von der Seite der Beklagten herrühren, angeführt, die diese Behauptung plausibel erscheinen lassen.

Auf dieser Grundlage des klägerischen Vortrags, wonach gerade Kenntnis auch der Vorstände behauptet werden durfte, ist der Bereich der Darlegungspflicht der Beklagten gemäß § 138 Abs. 2 ZPO eröffnet. Die Beklagte müsste, um ihrer Darlegungslast nachzukommen, Näheres dazu vortragen, wie der Entscheidungsprozess, die Konzeptionierung und die Entwicklung, abgelaufen ist und welche Mitarbeiter, die nicht als verfassungsmäßig berufene Vertreter anzusehen sind, hieran beteiligt waren. Solchen ihr zumutbaren Vortrag hat die Beklagte nicht gehalten, mit der Folge, dass der Vortrag des Klägers insoweit als zugestanden gilt.

f)

Dem Kläger ist der Schaden aufgrund des Erwerbs des streitgegenständlichen Pkw gemäß §§ 249 ff BGB zu ersetzen. Der Kläger kann verlangen, so gestellt zu werden, als habe er den für ihn nachteiligen Kaufvertrag nicht abgeschlossen. Er kann daher den gezahlten Kaufpreis Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs verlangen, muss sich dabei jedoch im Wege der Vorteilsausgleichung gegen den Kaufpreistrückzahlungsanspruch die Vorteile anrechnen lassen, die er durch den Kaufvertrag erlangt hat.

Der dem Kläger entstandene Schaden, der in jeder nachteiligen Einwirkung auf die Vermögenslage besteht (vgl. allg. BGH NJW 2004, 2668; Münchner Kommentar/Wagner, BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 31), folgt aus der Belastung mit einer bei Kenntnis des Manipulationsvorgangs nicht getroffenen Kaufentscheidung und der damit eingegangenen Kaufpreiszahlungsverpflichtung, die bereits eine Vermögensgefährdung begründet.

§ 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 ei-

ner ungewollten Verpflichtung bestehen kann (BGH NJW-RR 2015, 275; BGH NJW 2004, 2668; LG Heilbronn Urteil vom 14.03.2018, Aktenzeichen 6 O 320/17). Ein Vermögensschaden ist im Rahmen des § 826 BGB auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung möglich, wenn der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte. Denn im Falle der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf einem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können (BGH NJW-RR 2015, 275, LG Heilbronn Urteil vom 14.03.2018, Aktenzeichen 6 O 320/17).

Danach liegt ein Schaden im Sinne des § 826 BGB hier vor, wobei es entgegen der Auffassung der Beklagten nach oben genannter Maßgabe nicht darauf ankommt, dass das Fahrzeug ohne Probleme nutz- und fahrbar ist.

Der Kläger ist durch ein haftungsbegründendes Verhalten der Beklagten zum Abschluss des Kaufvertrages gebracht worden, den er sonst nicht geschlossen hätte. Nach der Feststellung des KBA im Jahr 2017 und den deshalb erforderlich gewordenen nachfolgenden Maßnahmen der Beklagten ist der Kläger damit zuvor zum Abschluss eines Kaufvertrages gebracht worden, den er sonst nicht geschlossen hätte. Wären ihm diese Umstände bereits bei Abschluss des Kaufvertrages bekannt gewesen, hätte er diesen nicht abgeschlossen. Es kommt hierbei entgegen der Auffassung der Beklagten auch nicht auf einen etwaigen tatsächlichen Wertverlust im Vergleich zu anderen Modellen oder die Frage, welche Faktoren und Informationen im Einzelnen für den Kläger tatsächlich kaufentscheidend gewesen sein müssen, an, sondern allein auf die Frage, ob der Kläger, wenn er gewusst hätte, dass der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs die EG-Typgenehmigung nur erhalten hatte, weil die Beklagte das Testverfahren mit einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware manipuliert hat, ebenso erworben hätte und zu demselben Preis gekauft hätte. Dass diese Frage zu verneinen ist, liegt auf der Hand. Kein vernünftiger Käufer würde sich auf die Unsicherheit des möglichen Widerrufs der EG-Typgenehmigung einlassen und ein solches Fahrzeug erwerben, selbst wenn mit dem Fahrzeug weder eine messbare Wertminderung noch nachteilige Emissionswerte verbunden sind. Die berechtigten Erwartungen eines vernünftigen durchschnittlichen Käufers und damit des Klägers erstrecken sich darauf, dass das erworbene Fahrzeug die technischen und rechtlichen Voraussetzungen der Zulassung erfüllt und zwar unmittelbar von Anfang an und uneingeschränkt und diese nicht, wie im vorliegenden Fall, durch illegale Mittel erreicht worden sind (vgl. LG Heilbronn Urteil vom 14.03.2018, Aktenzeichen 6 O 320/17; LG Duisburg, Urteil vom 19.02.2018, Aktenzeichen 1 O 178/17).

Danach ist dem Kläger als Rechtsfolge der Schadensersatz dergestalt zuzusprechen, dass er den Kaufpreis unter Anrechnung der erzielten Nutzungen Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs ersetzt erhält.

(1)

Der Kläger muss sich im Wege der Vorteilsausgleichung die Vorteile anrechnen lassen, die er durch die Nutzung des Fahrzeugs erzielt hat. Denn anderenfalls stünde er durch das schädigende Ereignis besser, als ohne dieses. Es besteht kein Anlass, den Nutzungsersatz im Hinblick auf den der Sache anhaftenden Mangel herabzusetzen. Maßgeblich hierfür ist, dass sich der Mangel der Sache letztendlich nicht in einer Einschränkung der Nutzung niedergeschlagen hat (OLG Stuttgart, Urteil v. 28.11.2019, Az.: 14 U 89/19; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.03.2019, 13 U 142/18, ZVertriebsR 2019, 178, 190, Rz. 125; BGH Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19).

Das Gericht schätzt den Wert der von dem Kläger gezogenen Nutzungen auf 2.763,86 €, § 287 ZPO.

Der Kläger ist mit dem Fahrzeug unstreitig 19.753 Kilometer (vgl. Bl. 119 der Akten) im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung am 02.02.2021 gefahren. Nach § 287 ZPO schätzt das Gericht die Gesamtfahrleistung eines Audi A6 Avant auf mindestens 300.000 Kilometer (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 31.03.2020, 12 U 452/19, Rn. 52; BGH Urteil vom 25.05.2020, Az. VI ZR 252/19). Das streitgegenständliche Fahrzeug wies zum Kaufzeitpunkt einen Kilometerstand von 180.647 Kilometern auf. Die Nutzungen errechnen sich wie folgt:

$$\text{Gebrauchsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer}}{\text{voraussichtliche Restlaufleistung im Zeitpunkt des Kaufs}}$$

(vgl. Reinking/Eggert, der Autokauf, Rn. 1166, 3564) Dementsprechend belaufen sich die auf den Kaufpreis anzurechnenden Nutzungen auf einen Betrag in Höhe von 2.763,86 € (= (16.700,00 € x (200.400 km – 180.647 km)) / 119.353 km).

(2)

Es verbleibt damit ein Anspruch des Klägers in Höhe von 13.936,14 €.

2.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Verzugszinsen gemäß §§ 288, 291 BGB. Der Höhe nach richtet sich der Zinsanspruch nach der bestehenden Hauptforderung ab 27.05.2020, da der Kläger der Beklagten eine Frist zur Rückabwicklung innerhalb von 14 Tagen ab dem 12.05.2020 gesetzt hat.

3.

Der Feststellungsantrag Ziffer 2 ist begründet. Aus den unter 1. ausgeführten Gründen war die Beklagte verpflichtet, den Kaufpreis abzüglich einer Nutzungsentschädigung an den Kläger zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs. Mit der vom Kläger geschuldeten Gegenleistung befand sich die Beklagte in Annahmeverzug, nachdem sie ihrer Mitwirkungspflicht durch Annahme des Fahrzeugs nicht nachgekommen ist (§§ 293, 295 BGB). Da die Beklagte jegliche Rückabwicklung generell ablehnt, war ein tatsächliches Angebot im Sinne des § 294 BGB überflüssig.

4.

Dem Kläger steht gemäß §§ 826, 249 BGB ein Anspruch auf Zahlung der notwendigen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten auf Grundlage einer 1,3-Gebühr (nebst Auslagenpauschale und 16 % MwSt) gegenüber der Beklagten in Höhe von 1.003,40 € zu. Zu den ersatzpflichtigen Aufwendungen des Geschädigten zählen grundsätzlich auch die durch das Schadensereignis erforderlich gewordenen Rechtsverfolgungskosten, soweit diese aus der Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren (BGH, Urteil vom 10.01.2006, VI ZR 43/05). Das ist bei dem Kläger als einem Fahrzeugerber, der unmittelbar vom Hersteller Schadenersatz u.a. aus Delikt verlangt, zu bejahen, weil die Sache nicht einfach gelagert ist (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020, I 15 U 18/19, Rn. 86).

Erstattungsfähig ist somit eine 1,3 Gebühr aus einem Gegenstandswert von 14.551,79 € (Kaufpreis in Höhe von 16.700,00 € – Nutzungsersatz im Zeitpunkt der Klageeinreichung in Höhe von 2.148,21 €).

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91, 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 709, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Der Streitwert wurde gemäß § 3 ZPO festgesetzt.

Abt
Richterin