


Gericht:	LG Hildesheim 3. Zivilkammer	Quelle:	
Entscheidungsdatum:	17.01.2017	Normen:	§ 31 BGB, § 823 Abs 2 BGB, § 826 BGB, § 263 StGB, Art 3 Nr 10 EGV 715/2007, Art 5 Abs 2 EGV 715/2007
Aktenzeichen:	3 O 139/16	Zitiervorschlag:	LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017 - 3 O 139/16 -, juris
Dokumenttyp:	Urteil		

Deliktshaftung: Schadensersatzanspruch eines Kraftfahrzeugkäufers gegen den Hersteller wegen Inverkehrbringen von Dieselfahrzeugen mit manipulierter Abgassoftware

Orientierungssatz

1. Dem Erwerber eines Dieselmotors steht gegen den Hersteller ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB zu, wenn dieser das Fahrzeug unter Verschweigen einer gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung in Verkehr bringt, die dazu führt, dass der Betrieb des Fahrzeugs bei einer Messung der Schadstoffemissionen auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus erkannt wird und die Abgaswerte, im Gegensatz zum Betrieb im Straßenverkehr, optimiert werden.(Rn.30)
2. Der Hersteller handelt sittenwidrig, weil die Täuschung dem Zweck dient, zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen.(Rn.48)
3. Der Erwerber kann gegen den Hersteller auch einen Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 StGB geltend machen.(Rn.50)
4. Der Hersteller muss die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass er den Kaufpreis gegen Herausgabe des Pkw erstattet..(Rn.73)
5. Die gezogenen Nutzungen muss sich der Käufer nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung anrechnen lassen.(Rn.74)

Fundstellen

DAR 2017, 83-88 (red. Leitsatz und Gründe)
 ZIP 2017, 332-336 (red. Leitsatz und Gründe)
 ZfSch 2017, 323-328 (red. Leitsatz und Gründe)

weitere Fundstellen

VuR 2017, 111-116 (red. Leitsatz, Kurzwiedergabe)
 EWiR 2017, 175 (red. Leitsatz)

Tenor

- 1.) Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 21.818,33 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 3.6.2016 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs Skoda Typ Yeti mit der Fahrgestellnummer

2.) Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.171,67 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 23.4.2016 zu zahlen.

3.) Wegen der weitergehenden Forderung auf Zahlung außergerichtlicher Anwaltskosten wird die Klage abgewiesen.

4.) Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

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

Tatbestand

- 1 Der Kläger begehrt Rückzahlung des Kaufpreises für einen PKW Typ Skoda Yeti gegen Übereignung des Fahrzeugs, hilfsweise Zahlung von Schadensersatz wegen Wertminderung des Fahrzeugs.
- 2 Durch Vertrag vom 21.3./3.4.2013 (Anlage K1, Blatt 21 der Akten) erwarb der Kläger von der Autohaus ... den streitgegenständlichen PKW Skoda Yeti 2.0 TDI Elegance Plus Edition. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor ausgestattet.
- 3 Die Motorsteuerung des PKW ist so programmiert, dass der Wagen bei der Messung der Schadstoffemissionen auf einem Prüfstand diese Situation erkennt und im sogenannten Modus 1, beim Betrieb im Straßenverkehr im sogenannten Modus 0 läuft. Im Modus 1 wird zur Verringerung des Stickoxidanteils im Abgas mehr Abgas zur Verbrennung zurückgeführt.
- 4 Das von der Beklagten nach Bekanntwerden der beschriebenen Eigenschaft der Motorsteuerung für diese Fahrzeuge vorgesehene Software-Update sieht vor, dass nach dessen Installation der Motor nur noch im Modus 1 "adaptiert" betrieben wird.
- 5 Der Kläger meint, die Beklagte habe ihn dadurch, dass sie den von ihr entwickelten Motor mit einer Abschaltsoftware ausgestattet und diesen an ihre Schwesterunternehmen geliefert habe, vorsätzlich geschädigt. Der Schaden bestehe darin, dass er ein Geschäft abgeschlossen habe, das er bei Kenntnis der Sachlage nicht getätigt hätte. Die Naturalrestitution müsse deshalb dahin gehen, dass er so gestellt würde, als hätte er das Fahrzeug nicht gekauft.
- 6 Der Kläger behauptet:
- 7 Der Vorstand der Beklagten habe von der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware gewusst. Die Beklagte habe auch gewusst, dass hiermit ausgestattete Fahrzeuge einen Wertverlust erleiden würden, sobald der Mangel auf dem Markt bekannt würde. Der Minderwert des Fahrzeugs belaufe sich auf mindestens 30 % gegenüber dem vorherigen Gebrauchtwagenmarktwert des Fahrzeugs von ca. 16.500,00 € im September 2015, entsprechend 5.500,00 €. Die Teilnahme an dem von der Beklagten angebotenen Rückrufprogramm, in dessen Rahmen ein Update installiert werden solle, sei für ihn unzumutbar, weil zu besorgen sei, dass das Fahrzeug nach dem Eingriff entweder noch denselben Mangel aufweise wie derzeit (zu hoher Ausstoß von Stickoxid) und/oder das Fahrzeug nach dem Eingriff einen höheren Verbrauch und damit auch höhere CO²-Werte haben werde als vor dem Eingriff. Auch sei eine geringere Haltbarkeit des Motors und des Partikelfilters zu befürchten.
- 8 Der Kläger beantragt,
- 9 1. die Beklagte zu verurteilen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs Skoda, Typ Yeti mit der Fahrgestellnummer ... an die Klägerin 26.499,99 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 4.681,66 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen;
- 10 hilfsweise:

- 11 2. die Beklagte zu verurteilen, einen in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Schadensersatz in Höhe von mindestens 5.500,00 € an den Kläger zu zahlen;
- 12 3. die Beklagte zu verurteilen, außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.474,89 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.4.2016 zu zahlen.
- 13 Die Beklagte beantragt,
- 14 die Klage abzuweisen.
- 15 Sie meint, eine sittenwidrig vorsätzliche Schädigung des Klägers liege nicht vor.
- 16 Sie erklärt sich mit Nichtwissen dazu, dass für den Kläger die Werbung der Beklagten und ihrer Tochterunternehmen mit der besonderen Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugtyps ein besonders schlagendes Kaufargument gewesen sei. Sie weist darauf hin, dass der PKW - unstreitig - nicht über die vom Kläger erwähnte "BlueMotion"- Technologie verfüge und es sich auch nicht um ein Fahrzeug der "Greenline"-Reihe handle.
- 17 Sie erklärt sich auch mit Nichtwissen zu dem vom Kläger der errechneten Nutzungsentschädigung zu Grunde gelegten Kilometerstand von 53.000 km.
- 18 Die Beklagte meint, auch unter Zugrundelegung der bestrittenen Laufleistung von 53.000 km errechne sich bei Annahme einer Gesamtkilometerleistung von 250.000 km ein Anspruch auf Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.618,00 €.
- 19 Sie meint, es sei weder eine Täuschung noch eine Schädigung des Klägers gegeben. Auch liege weder eine Sittenwidrigkeit noch eine besondere Verwerflichkeit des Handelns der Beklagten vor. Sie habe allenfalls - was tatsächlich nicht der Fall sei - gegen öffentlich-rechtliche Bestimmungen verstoßen.
- 20 Die Beklagte bestreitet, dass das Fahrzeug über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfüge. Sie behauptet, die streitgegenständliche Software wirke nicht auf das Emissionskontrollsystem ein. Vielmehr verfüge die Motorsteuergerätesoftware über eine Fahrzykluserkennung, die erkenne, wenn das Fahrzeug den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfahre. Die Software bewirke nicht, dass innerhalb des normalen Fahrbetriebs die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert werde. Das Abgasrückführungssystem sei nicht Bestandteil des Emissionskontrollsystems sondern eine innermotorische Maßnahme. Auch erfolge keine "Einwirkung" auf das Emissionskontrollsystem und damit keine "Abschaltung" im normalen Fahrzeugbetrieb.
- 21 Die Beklagte meint, auf die Emissionswerte des Fahrzeugs im normalen Straßenbetrieb komme es nicht an, weil der Gesetzgeber sich dafür entschieden habe, die Emissionsgrenzwerte allein unter Laborbedingungen festzulegen.
- 22 Die Beklagte behauptet, das Fahrzeug weise im relevanten Prüfzyklus keinen höheren Schadstoffausstoß, insbesondere keinen höheren Stickoxidausstoß auf, als seitens der Beklagten oder ihrer Tochterunternehmen angegeben. Die in Europa eingesetzten Dieselmotoren des Typs EA 189 würden sich von den Dieselmotoren auf dem US-Markt im Hinblick auf ihre technische Ausführung unterscheiden. Auch seien in Deutschland im realen Fahrbetrieb gemessene Werte anders als in den USA für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs unerheblich. Die Grenzwerte seien in den USA auch wesentlich niedriger als in Deutschland.
- 23 Die Beklagte bestreitet, dass der Kläger einen Schaden erlitten habe.
- 24 Sie bestreitet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug durch den Einsatz der infrage stehenden Software und der hierzu ergangenen Berichterstattungen in den Medien einen Wertverlust erlitten habe. Sie bestreitet insbesondere, dass der Wagen des Klägers im September 2015 einen Wert von 16.500,00 € gehabt habe und dieser nunmehr aufgrund des Bekanntwerdens der Software auf 10.500,00 € gefallen sei.
- 25 Die Beklagte bestreitet, dass das Risiko der Entziehung der Betriebserlaubnis für Deutschland bestehe. Sie behauptet, die technische Überarbeitung durch das Software- Update werde da-

zu führen, dass das betroffene Fahrzeug alle Emissionsgrenzwerte, insbesondere in Bezug auf Stickoxide einhalten werde, ohne dass dies nachteilige Auswirkungen auf die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen haben werde. Entsprechendes habe das Kraftfahrtbundesamt (KBA) mit Bescheid vom 27.1.2016 für den ersten geprüften Fahrzeugtyp, den VW Amarok bestätigt. Die Typgenehmigung für die Emissionsklasse EU 5 bestehe fort; es drohe auch insoweit kein Entzug der Genehmigung.

- 26 Die Beklagte bestreitet, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von der Funktionsweise der hier maßgeblichen Software gewusst hätte.
- 27 Sie bestreitet auch, dass ihr damaliger Vorstandsvorsitzender oder andere Mitglieder des Vorstands von der Entwicklung der Software gewusst und im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im März 2013 von der Verwendung der Software im hier betroffenen Fahrzeugtyp Kenntnis gehabt hätten. Sie behauptet, insbesondere habe nicht Herr Ulrich Hackenberg oder ein anderes Vorstandsmitglied der Beklagten die Software in Auftrag gegeben.

Entscheidungsgründe

I.

- 28 Die Klage ist hinsichtlich der Hauptforderung aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB begründet.
- 29 Die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.
- 30 Die Handlung, durch die die Beklagte den Kläger geschädigt hat, war das Inverkehrbringen - unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung
- 31 - von Dieselmotoren zum Zweck des Weiterverkaufs u. a. in Fahrzeugen der Marke Skoda, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.
- 32 Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten. Dieser besteht darin, dass er in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen PKW erworben und damit einen ihm wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Dass es sich bei diesem Vertrag um einen für den Kläger wirtschaftlich nachteiligen handelt, zeigt schon die Überlegung, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn die Beklagte ihn vor dem Kauf darauf hinweisen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das KBA rechnen müsse. Der Kläger hat nicht das bekommen, was ihm aus dem Kaufvertrag zustand, nämlich ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug.
- 33 Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist gesetzeswidrig. In der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. Bei verständiger Auslegung muss die von der Beklagten installierte Programmierung als Abschaltvorrichtung angesehen werden. Denn sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung im Modus 1 für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung etwa für die Abgasrückführung auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Ab-

gasrückführung ist ein Verstoß gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen. Zudem liegt auf der Hand, dass auch eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist und einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ermöglicht, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist, da ansonsten Tricks und Manipulationen jedweder Art Tür und Tor geöffnet würden und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb fernem, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann deshalb nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden.

- 34 Die schädigende Handlung ist der Beklagten zuzurechnen.
- 35 Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urt. v. 28.6.2016 - VI ZR 536/15 -). Davon ist aber für die hier zu treffende Entscheidung auszugehen. Denn die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechender Motoren veranlasst hat, trotz Hinweises der Kammer in der mündlichen Verhandlung nicht einmal ansatzweise nachgekommen.
- 36 Entgegen der Auffassung der Beklagten trifft sie eine entsprechende sekundäre Darlegungslast.
- 37 Die Beklagte selbst weist zutreffend darauf hin, dass eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f, juris).
- 38 Das ist hier der Fall: Der Kläger hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Er hat den ihm insoweit zuzumutenden Vortrag erbracht.
- 39 Die Beklagte hingegen (und wer wenn nicht sie?) hat jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so dem Kläger zu ermöglichen, seinerseits die ihm obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Der Vortrag der Beklagten (Seite 18 des Schriftsatzes vom 6.12.2016; Bd. II Blatt 240 der Akten), sie "kläre gerade die Umstände auf", wie es zur Entwicklung und zum Einbau der Software gekommen sei; hierfür habe sie unter anderem die Kanzlei Jones Day mit einer Untersuchung beauftragt; nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder die Entwicklung oder Verwendung der Software des Dieselmotors EA 189 EU5 in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten, ist gänzlich unzureichend und genügt dem § 138 Abs. 1 ZPO, wonach die Parteien ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der Wahrheit gemäß abzugeben haben, nicht. Angesichts des Zeitablaufs seit Entdeckung der Softwaremanipulation ist der Vortrag, die Beklagte habe das ihr Mögliche unternommen, um den Behauptungen des Klägers entgegenzutreten, unzureichend und darüber hinaus schlicht unglaubhaft. Was die Kanzlei Jones Day oder die Beklagte selbst in diesem Zusammenhang überhaupt unternommen haben, um die Initiatoren, Täter und Mitwisser der Manipulation namhaft zu machen, ist ebenso wenig vorgetragen wie eine Begründung dafür, dass trotz des erheblichen Zeitablaufs seit Bekanntwerden der Softwaremanipulation bis heute angeblich immer noch keine Ergebnisse der angeblich durchgeführten Untersuchung vorliegen. Zu einer substantiierten Darlegung hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei der Einführung einer manipulierten, auf Verzerrung der Prüfstandwerte ausgerichteten Motorsteuerungssoftware um eine wesentliche strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und – wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten Abgasskandals zeigen – ebenso großen Risiken handelt, bei der kaum anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwickler in eigener Verantwortung getroffen wor-

den ist. Deshalb muss in der hier zur Entscheidung stehenden prozessualen Lage mangels substantiiertes gegenteiliger Darlegung durch die Beklagte davon ausgegangen werden, dass diese Entscheidung vom Vorstand angeordnet oder doch jedenfalls "abgesegnet" worden ist.

- 40 Die Beklagte hat dem Kläger den Schaden vorsätzlich zugefügt. Mangels jeglicher entgegenstehender Anhaltspunkte muss davon ausgegangen werden, dass den Organen der Beklagten völlig klar war, dass die Beklagte Dieselmotoren an Tochterunternehmen wie etwa Skoda lieferte und auch selbst in eigenen Fahrzeugen verkaufte, die hinsichtlich der Abgaswerte nicht den einschlägigen Vorschriften entsprachen, und dass somit die Kunden der Beklagten selbst und ihrer Tochterunternehmen wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.
- 41 Das Verhalten der Beklagten verstieß gegen die guten Sitten.
- 42 Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Abzustellen ist auf die in der Gemeinschaft oder in der beteiligten Gruppe anerkannten moralischen Anschauungen. Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab anzulegen (BGHZ 10, 232); besonders strenge Anschauungen sind ebenso wie besonders laxe Auffassungen unbeachtlich (Palandt/Sprau, BGB, 76. Aufl., Rn. 4 zu § 826 und Rn. 2 ff zu § 138).
- 43 Hinzutreten muss zu der objektiven Sittenwidrigkeit eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, a.a.O., Rn. 4 zu § 826).
- 44 Der BGH (Urteil vom 3.12.2013 - XI ZR 295/12 -, NJW 2014, 1098, zitiert nach juris) hat hierzu ausgeführt:
- 45 Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (st. Rspr. seit RGZ 48, 114, 124). Indieserechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (BGH, Urteile vom 20. November 2012 - VI ZR 268/11, WM 2012, 2377 Rn. 25 und vom 4. Juni 2013 - VI ZR 288/12, WM 2013, 1310 Rn. 14, jeweils mwN). Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht, aber auch einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Es müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks oder wegen des angewandten Mittels oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich machen (BGH, Urteile vom 20. November 2012 - VI ZR 268/11, aaO und vom 4. Juni 2013 - VI ZR 288/12, aaO, jeweils mwN).
- 46 Nach diesen Grundsätzen hat der BGH im dort zu entscheidenden Fall das Verhalten von Fondsinitiatoren, die Anlegern einen Weiterveräußerungsgewinn verschwiegen hatten, als sittenwidrig eingestuft.
- 47 Unter Anwendung dieser Grundsätze muss auch das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig angesehen werden.
- 48 Die Täuschung durch die Beklagte diente - andere Motive sind weder von der Beklagten dargelegt noch sonst ersichtlich - dem Zweck, zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Kunden gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit und lässt das teilweise in den Medien verharmlosend als "Schummelei" bezeichnete Vorgehen weder als "Kavaliersdelikt" noch als "lässliche Sünde" erscheinen. Hinzu tritt, dass die Beklagte durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware einen Teil des Motors beeinflusst hat, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, so dass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhing und die Beklagte darauf hoffen konnte, niemals erwischt zu werden. Ein solches die Verbraucher täu-

sches Verhalten, das, wie unten noch darzulegen sein wird, den Tatbestand des Betruges erfüllt, ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen, nicht übermäßig strengen Maßstabs als sittenwidrig anzusehen und ebenso verwerflich wie in der Vergangenheit etwa die Beimischung von Glykol in Wein oder von Pferdefleisch in Lasagne. Das Verhalten der Beklagten wiegt umso schwerer, als es sich beim Kauf eines PKW für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten nachteilig beeinflusst worden ist. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zu ihrem eigenen Vorteil ausgenutzt.

- 49 Eine Haftung der Beklagten aus § 826 BGB scheidet – entgegen der etwa vom Landgericht Köln (Urteil vom 7.10.2016 – 7 O 138/16 –) vertretenen Auffassung – nicht deshalb aus, weil die oben genannte Verordnung nicht dem Schutz individueller Vermögensinteressen, sondern gesamtgesellschaftlichen Zielen dient. Denn die Haftung aus § 826 BGB hängt nicht davon ab, auf welchem Weg und unter Verstoß gegen welche Normen der Schädiger gehandelt hat. Unerheblich ist auch, ob die betroffenen Fahrzeugkäufer bei Nichtanwendung des § 826 BGB nicht rechtlos gestellt würden, weil sie in aller Regel über Rechtsschutzmöglichkeiten im Verhältnis zum Verkäufer verfügen würden (so aber LG Köln, a.a.O.). Denn das Bestehen von kaufrechtlichen Ansprüchen gegen den Verkäufer schließt deliktische Ansprüche gegen einen Dritten keinesfalls aus. Das bedeutet keine Ausweitung des Deliktsrechts, sondern lediglich dessen konsequente Anwendung. Kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche werden zudem – wie auch im vorliegenden Fall – oft wegen Verjährung nicht mehr durchsetzbar sein.

II.

- 50 Der Anspruch des Klägers folgt auch aus § 823 Abs. 2, § 31 BGB i. V. m. § 263 StGB.
- 51 § 263 StGB ist Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.
- 52 Die Organe der Beklagten (im Folgenden: die Beklagte) haben den Tatbestand des Betruges gegenüber dem Kläger – jedenfalls in mittelbarer Täterschaft unter Benutzung ihrer Tochterunternehmen und deren Händlern – vorsätzlich, rechtswidrig und schuldhaft verwirklicht.
- 53 Die Beklagte hat den Kläger über die Gesetzeskonformität des Fahrzeugs getäuscht. Schon das Inverkehrbringen des Fahrzeugs ohne Hinweis auf den Umstand, dass die Stickoxidwerte, die Grundlage der allgemeinen Betriebserlaubnis waren, mit Hilfe einer Abschaltvorrichtung erzielt worden waren, spiegelte dem Kläger vor, dass der PKW in einem gesetzeskonformen Zustand die Betriebserlaubnis erhalten habe. Die Täuschung ist zudem durch die Angabe der Schadstoffwerte in der Prospektwerbung erfolgt, die für den Käufer nur den Schluss zuließ, dass es sich um ordnungsgemäß ermittelte und nicht etwa mit Hilfe einer manipulierten Motorsteuerungssoftware herbeigeführte Werte handelte. Hierbei handelt es sich kaufrechtlich um eine Beschaffenheitsangabe (§ 434 Abs. 3 BGB), die im Zweifel als für den Kaufentschluss wesentliche Tatsache anzusehen ist.
- 54 Die Täuschung ist durch die Beklagte selbst erfolgt. Dies gilt trotz des Umstands, dass das Fahrzeug nicht von ihr, sondern von Skoda hergestellt worden ist. Denn der Motor des Fahrzeugs des Klägers ist von der Beklagten wenn nicht geliefert, so doch konstruiert worden. Sollte Skoda von den technischen Eigenschaften des Motors, insbesondere der Besonderheit der Motorsteuerung keine Kenntnis gehabt haben, hätte die Beklagte, wie bereits ausgeführt, den Kläger in mittelbarer Täterschaft getäuscht. Andernfalls wäre ihr Mittäterschaft, jedenfalls aber Beihilfe anzulasten.
- 55 Die Täuschungshandlung ist, wie oben ausgeführt, der Beklagten auch zuzurechnen. Mangels substantiiertes Darlegung der Beklagten zu den Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozessen in ihrem Unternehmen muss für die Entscheidung davon ausgegangen werden, dass die Organe der Beklagten von der Täuschungshandlung Kenntnis hatten.
- 56 Für die Entscheidung ist davon auszugehen, dass der Kläger sich aufgrund der falschen Beschaffenheitsangabe sowohl über die Gesetzeskonformität der Motorsteuerungssoftware als auch über die Richtigkeit der von dem Fahrzeug auf dem Prüfstand im NEFZ zu erzielenden Schadstoffwerte, insbesondere den Stickoxidwert geirrt hat. Da es sich bei den Stickoxidwerten um eine Beschaffenheitsangabe handelt, die in Zeiten drohender Fahrverbote für Dieselfahrzeuge erhebliche Bedeutung gewonnen hat, greift zu Gunsten des Klägers eine Vermutung dahin

ein, dass er die Schadstoffwerte zur Kenntnis genommen und seiner Kaufentscheidung zu Grunde gelegt hat.

- 57 Der Irrtum des Klägers über die Richtigkeit der Schadstoffangaben und die Ordnungsmäßigkeit der Ermittlung der Prüfstandwerte ist durch die falschen Angaben der Beklagten verursacht.
- 58 Die Vermögensverfügung liegt in dem Abschluss des Kaufvertrags über ein nicht gesetzeskonformes Fahrzeug.
- 59 Die Vermögensverfügung ist durch den Irrtum des Klägers verursacht worden. Hätte der Kläger gewusst, dass die Angaben über den Schadstoffausstoß des Fahrzeugs und über die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für die Messung falsch waren, hätte er den Wagen nicht gekauft.
- 60 Der Schaden des Klägers liegt in dem Abschluss des Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug, dessen Abgaswerte unter Verwendung einer manipulierten Motorsteuerungssoftware erzielt worden sind. Dieser Kaufvertrag ist dem Kläger ungünstig, weil davon auszugehen ist, dass er ihn bei Kenntnis der Sachlage nicht abgeschlossen hätte.
- 61 Der Vermögensnachteil in Form des nachteiligen Geschäfts ist unmittelbar durch dessen Abschluss eingetreten. Die Vermögensverfügung ist also für den Schaden kausal geworden.
- 62 Auch das ungeschriebene Tatbestandsmerkmal der Stoffgleichheit ist gegeben. Der aus dem Betrug erwachsene Vorteil ist unmittelbare Folge der täuschungsbedingten Verfügung, die den Schaden des Klägers herbeigeführt hat. Der Vorteil ist der Abschluss des für den Kläger nachteiligen Kaufvertrags und damit die Begründung des Kaufpreisanspruchs. Dieser Vorteil ist zwar nicht bei der Beklagten, sondern bei Skoda oder einem Händler eingetreten. Das steht aber der Stoffgleichheit nicht entgegen. Vielmehr handelt es sich um einen fremdnützigen Betrug, bei dem Täuschender und Vorteilsempfänger personenverschieden sind (Fischer, StGB, 61. Aufl., Rn. 187 f zu § 263).
- 63 Auch die erforderliche Bereicherungsabsicht liegt vor. Hierfür reicht es aus, dass es dem Täter darauf ankommt, einem Dritten einen Vermögensvorteil zu verschaffen.
- 64 Der erstrebte Vorteil war auch rechtswidrig, weil hierauf kein Rechtsanspruch bestand.
- 65 Die Beklagte hat vorsätzlich gehandelt. Die ausgefeilte Manipulation der Abgaswerte lässt keinen anderen Schluss zu. Dabei erstreckte sich der Vorsatz auch auf das Bewusstsein der Rechtswidrigkeit des zugunsten Dritter angestrebten Vermögensvorteils.
- 66 Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich.
- 67 Die Beklagte hat schuldhaft gehandelt. Sie wusste um die Gesetzeslage; Schuldausschlussgründe oder auch nur ein vermeidbarer Verbotsirrtum sind nicht ersichtlich.

III.

- 68 Rechtsfolge der gegen die guten Sitten verstoßenden vorsätzlichen Schädigung und der unerlaubten Handlung in Form eines Betruges ist ein Anspruch des Klägers auf Schadensersatz.
- 69 Der Kläger braucht sich insoweit nicht auf die Erstattung eines etwaigen Minderwerts des Fahrzeugs verweisen zu lassen. Dies käme nur in Betracht, wenn der Vermögensnachteil des Klägers durch Zahlung des Minderwerts vollständig ausgeglichen werden könnte. Das ist aber gerade nicht der Fall. Denn der Vermögensnachteil liegt nicht allein darin, dass der Kläger ein mit dem Makel des "Dieselskandals" behaftetes und deshalb womöglich schlechter verkäufliches Auto erhalten hat. Vielmehr besteht der Vermögensnachteil auch darin, dass der abgeschlossene Kaufvertrag dem Kläger gerade deshalb ungünstig ist, weil die technischen Folgen der Softwaremanipulation und des dadurch erforderlich gewordenen Updates nicht abzuschätzen sind. Es besteht die konkrete Befürchtung, dass die vermehrte Rückführung von Abgas mit vermehrtem Stickoxid und Rußpartikeln in dem nach Durchführung des Updates ausschließlich wirksamen Modus 1 (früherer Prüfstandmodus) zu erhöhtem Wartungsaufwand (häufigerer Wechsel des Partikelfilters) oder sogar zu vorzeitigen Motorschäden führen kann. Die Beklagte selbst trägt in-

soweit mit der Anlage B 12 zum Schriftsatz vom 27.12.2016 einen Artikel aus FOCUS online vor, in dem es wörtlich heißt:

- 70 "Dennoch müssen VW-Besitzer weiter mit der Unsicherheit leben, ob bei umgerüsteten, also von der Schummel-Software "befreiten" Autos möglicherweise Folgeschäden nach dem Update zu befürchten sind. Wie der "Spiegel" berichtet, gehen Beamte der EU- Kommission von solchen Folgeschäden aus: Das Abgasrückführungsventil, der Speicherkatalysator oder auch der Partikelfilter könnten vorzeitig versagen, so der Verdacht.
- 71 Was für diese Theorie spricht: Die Schummel-Software kam unter anderem deshalb zum Einsatz, weil bei VW-internen Tests vor mehreren Jahren bei voller Abgasrückführung (entsprechend den gesetzlichen Vorgaben) schon nach 50.000 Meilen (rund 80.000 km) der Partikelfilter zerstört wurde. Darüber berichtet die Staatsanwaltschaft New York in einer Klageschrift gegen VW. Durch die Software-Trickserei (volle Abgasrückführung nur auf dem Prüfstand) wollte VW also offenbar die Dauerhaltbarkeit erhöhen und trotzdem die geforderten Grenzwerte einhalten. Das Problem: Nach dem Update, also nach Entfernung der Abschaltvorrichtung, laufen die Dieselmotoren nun wieder mit voller Abgasrückführung. Partikelfilter und andere Komponenten werden aber nicht ausgetauscht. Es bleibt also die Frage, ob die neue Software langfristig mit der unveränderten Hardware harmoniert. VW verweigert eine entsprechende Garantie - gibt aber immerhin eine allgemeine Zusicherung: "Das Software-Update zeigt keine nachteiligen Einflüsse auf den Verbrauch oder die Dauerhaltbarkeit des Motors und seiner Komponenten." Die Beweislast dürfte im Falle des Falles wohl beim Autobesitzer liegen."
- 72 Dementsprechend hat die Beklagte in der den Kunden auszuhändigenden Bescheinigung über die Durchführung der Rückrufaktion zwar zugesichert, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO²-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Fahrzeugakustik keine Verschlechterungen verbunden sind, hinsichtlich des Ausbleibens von negativen Auswirkungen auf die Motorlebensdauer und den Wartungsbedarf aber keinerlei Erklärungen abgegeben. Schon deshalb muss der Kläger sich nicht auf das Behalten des Fahrzeugs und eine bloße merkantile Wertminderung verweisen lassen.
- 73 Sein Schadensersatzanspruch geht deshalb dahin, dass die Beklagte ihn so stellen muss, wie er ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Insoweit ist ohne weiteres davon auszugehen, dass der Kläger - wie jeder verständige, Risiken vermeidende Kunde - bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis den Vertrag nicht geschlossen hätte. Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des PKW erstattet (vgl. für den Fall des Erwerbs einer nachteiligen Kapitalanlage BGH, Urteil vom 8.3.2005 - XI ZR 170/04 -, NJW 2005, 1579, juris).
- 74 Dabei muss der Kläger sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Diese sind entsprechend der Darlegung des Klägers gemäß § 287 ZPO mit 4.681,66 € zu schätzen. Dabei legt die Kammer eine Gesamtleistung des gerichtsbekannt robusten Fahrzeugs von 300.000 km zugrunde. Für die gefahrenen 53.000 km ergibt sich damit der genannte Betrag. Für höhere gezogene Nutzungen ist die Beklagte darlegungs- und beweisfällig geblieben. Nachdem der Kläger die maßgeblichen Daten vorgetragen und so seiner sekundären Darlegungslast (vgl. BGH II ZR 276/12) genügt hatte, wäre es Sache der Beklagten gewesen, für einen höheren Wert der Nutzungen Beweis anzutreten (vgl. BGH NJW 1985, 1539; NJW-RR 1992, 1397; NJW-RR 2004, 79).

IV.

- 75 Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

V.

- 76 Der Anspruch auf Erstattung der außergerichtlichen Anwaltskosten folgt aus §§ 826, 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB. Die Anwaltskosten sind Teil des dem Kläger entstandenen Schadens.
- 77 Der Höhe nach kann der Kläger die Anwaltskosten aber nur nach einem zutreffenden Gegenstandswert von 21.818,33 € verlangen, weil der Vorteil vom Schadensersatzanspruch abzie-

hen ist, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Einrede des Schädigers bedarf (BGH NJW 2015, 3160).

78 Die vorgerichtlichen Anwaltskosten berechnen sich danach wie folgt:

79 Gegenstandswert: 21.818,33€

80

1,3 Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV, §§ 13,14 RVG	964,60 €
Telekommunikationspauschale gemäß Nr. 7002 VV	20,00 €
Zwischensumme	984,60 €
Mehrwertsteuer 19 %	187,07 €
Endsumme	1.171,67 €

VI.

81 Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit nach § 709 ZPO.

© juris GmbH