



Landgericht Osnabrück

Geschäfts-Nr.:

7 O 3544/18

Verkündet am:

16.05.2019

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle

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

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

der Frau

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Hahn & Kollegen, Alter Steinweg 1,
20459 Hamburg,

gegen

Volkswagen AG

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

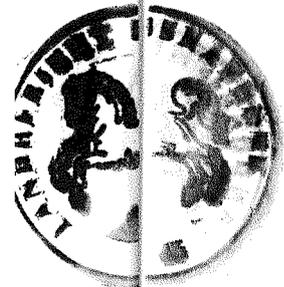
hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück auf die mündliche Verhandlung vom
04.04.2019 durch den Richter am Landgericht Horn als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 11.102,44 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.01.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Passat, 3C, Fahrzeugidentifikationsnummer:
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Das Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte zu 70 % und die Klägerin zu 30%.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Für die Klägerin jedoch nur gegen Leistung einer Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin kann die gegen sie gerichtete Vollstreckung durch Leistung einer Sicherheit in Höhe von 120 % des nach dem Urteil zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte zuvor 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages als Sicherheit leistet.



5. Der Streitwert wird festgesetzt auf bis zu 19.000,00 €.



Tatbestand

Die Klägerin begehrt die Rückzahlung des Kaufpreises für den Kauf eines vom sog. Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs, welches von der Beklagten hergestellt wurde.

Die Klägerin kaufte am 14.10.2013 von einem privaten Dritten zum Preis von 25.000,00 € brutto einen PKW als Gebrauchsfahrzeug des Typs VW Passat. Das Fahrzeug wurde von der Beklagten hergestellt. Der Kilometerstand betrug zum Zeitpunkt des Kaufs 35.000 km.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet. Die Steuerungssoftware dieses Motors erkennt, wenn das Fahrzeug auf einem Prüfstand betrieben wird und optimiert die Abgasaufbereitung dahin, dass möglichst wenig Stickoxide entstehen. Die Motorsteuerung des PKW ist so programmiert, dass der Wagen bei der Messung der Schadstoffemissionen auf einem Prüfstand diese Situation erkennt und im sog. „Modus 1“ und den Betrieb im Straßenverkehr im sog. „Modus 0“ läuft. Im Modus 1 wird zur Verringerung des Stickoxidanteils im Abgas mehr Abgas zur Verbrennung zurückgeführt.

Die Klägerin begehrt nunmehr die Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung gegen die Beklagte. Den Anspruch leitet sie aus Deliktsrecht ab.

Zum 04.04.2019 betrug der Kilometerstand beim Fahrzeug 154.519 km.

In der Klageschrift bot die Klägerin der Beklagten die Übergabe und Übertragung des Fahrzeugs an.

Die Klägerin ist der Meinung, das Fahrzeug sei aufgrund der vorhandenen Software mangelhaft.

Ferner behauptet die Klägerin, die Beklagte habe sie getäuscht und vorsätzlich entgegen der guten Sitten geschädigt. Der Schaden sei in der Zahlung des Kaufpreises zu sehen.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 16.984,13 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % p.a. seit dem 14.10.2013 und in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.01.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Passat, 3C,

Fahrzeugidentifikationsnummer: [REDACTED] abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,079365 € pro gefahrenen Kilometer seit dem 27.12.2018 (Laufleistung zum Zeitpunkt der Übergabe: 35.000 km), die sich nach folgender Formel berechnet: $(25.100 \text{ €} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 315.000 \text{ km}$;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1. genannten Fahrzeuges resultieren werden, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Meinung, dass der Klägerin keine Ansprüche zustehen. Zumindest sei ihr eine Nutzungsentschädigung entgegenzuhalten.

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist im Hinblick auf den Klageantrag zu 3. bereits unzulässig. Im Übrigen ist die Klage zulässig und aus dem im Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

I.

Die Klage ist teilweise unzulässig.

1. Der Klageantrag zu 3. ist bereits unzulässig. Insoweit fehlt es an einem gemäß § 256 ZPO erforderlichen Feststellungsinteresse. Die Klägerin möchte das Fahrzeug zurückgeben und dafür einen Teil des Kaufpreises zurück erlangen. Welche Schäden nach Rückgabe des Fahrzeugs überhaupt noch entstehen können, hat die Klägerin nicht schlüssig vorgetragen. Soweit sie für ihr Feststellungsinteresse auf die Möglichkeit Hinweis, dass durch das Software-Update weitere Schäden am Fahrzeug auftreten

können, so reicht dies nicht aus, da die Klägerin insoweit die Rückgabe des Fahrzeugs begehrt.

2. Im Übrigen ist die Klage zulässig. Insbesondere hat die Klägerin ein gemäß § 256 ZPO notwendiges Feststellungsinteresse hinsichtlich seines Feststellungsantrags (Klageantrag zu 2.). Ein solches ergibt sich aus den Vorschriften der §§ 756, 765 ZPO.

II.

Die Klage ist bezüglich des Klageantrags zu 1. in Höhe von 11.102,44 € begründet.

Der Klägerin steht ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus §§ 831, 826, 249 ff. BGB in Höhe von 11.102,44 € zu.

Die haftungsbegründende Schädigungshandlung des Verrichtungsgehilfen im Sinne des § 831 Abs. 1 BGB kann auch - wie hier - eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 826 BGB durch den Verrichtungsgehilfen sein (vgl. BGH, Urteil vom 28.02.1989 - XI ZR 70/88 -).

1. Die Schädigungshandlung eines Verrichtungsgehilfen der Beklagten liegt in der Entwicklung und dem Einbau der in dem Fahrzeug der Klägerin verbauten Software, da der Einbau dieser Software bei nachfolgenden Verkäufen des Fahrzeugs und damit auch beim Kauf des Fahrzeugs durch die Klägerin einen Sachmangel im Sinne des § 434 Abs. 1 Nr. 2 begründet. Bei der Software handelt es sich um eine gemäß Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass das Fahrzeug nicht den öffentlich-rechtlichen Vorgaben entspricht. Im Übrigen weist das Fahrzeug auch deshalb eine unübliche Beschaffenheit im Sinne des § 434 Abs. 1 Nr. 2 BGB auf, weil durch die Programmierung der Software der Sinn und Zweck der europarechtlichen Vorgaben aus der vorgenannten Verordnung unterlaufen wird und die Klägerin als Käuferin hiermit nicht rechnen musste.

Es kann dahinstehen, ob der Umstand, dass es sich bei der verwendeten Software um eine Abschaltvorrichtung handelt, bereits aus einer Bindungswirkung an die entsprechenden Feststellungen des durch die Beklagte unangefochtenen Bescheids des Kraftfahrtbundesamtes vom 15.10.2015 folgt.

Unabhängig von der Frage, ob das Gericht den im vorliegenden Fall an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden ist, handelt es sich bei der

verwendeten Software um eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Artikel 5 Abs. 2 Satz 1, Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Nach Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 dieser Verordnung ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach der Legaldefinition aus Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Das mit der Software programmierte Motorsteuerungsgerät in dem Fahrzeug der Klägerin stellt eine Abschaltvorrichtung in diesem Sinne dar. Die in dem Fahrzeug der Klägerin enthaltene Software im Motorsteuerungsgerät erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und den NEFZ-Fahrzyklus durchläuft. In diesem Fall läuft die Software in einem Modus, in dem ein Teil der im Rahmen des Verbrennungsvorgangs entstandenen Stickoxide aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet und dort als Ersatz für einen Teil der Frischladung für den nächsten Verbrennungsprozess erneut verbrannt werden, so dass sich im Ergebnis weniger Stickoxide bilden und damit sichergestellt wird, dass relativ wenige Stickoxide ausgestoßen werden.

Im realen Fahrbetrieb bzw. bei normalem Fahrbetrieb im Sinne des Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 läuft die Software demgegenüber in einem anderen Betriebsmodus, in dem die im Rahmen des Verbrennungsvorgangs erzeugten Stickoxide in einem geringeren Umfang über das Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet werden.

Das mit der Software versehene Motorsteuerungsgerät ist demnach ein Bauteil, das sonstige Parameter, nämlich den Betrieb im Realbetrieb oder auf dem Rollenprüfstand, ermittelt, um auf die Abgasrückführungsrate und damit einen Teil des Emissionskontrollsystems einzuwirken und dessen Wirksamkeit unter normalen Betriebsbedingungen verringert.



Entgegen der Auffassung der Beklagten handelt es sich bei dem Abgasrückführungssystem um ein Emissionskontrollsystem im Sinne des Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Dem steht nicht entgegen, dass es sich hierbei um eine innermotorische Maßnahme handelt, da sich weder dem Wortlaut noch dem Sinn und Zweck der Regelung Anhaltspunkte dafür entnehmen lassen, dass der Begriff des Emissionskontrollsystems einschränkend dahingehend zu verstehen ist, dass hier lediglich Maßnahmen gemeint sind, welche auf die Emissionen nach dem Verlassen des Motorbereichs einwirken. Der Wortlaut steht einer weitergehenden Auslegung nicht entgegen, da es sich bei der innermotorischen Abgasrückführung um eine Maßnahme handelt, die Einfluss auf den Ausstoß der Emissionen hat, so dass durch diese Maßnahme der Ausstoß der Emissionen kontrolliert (im Sinne von gesteuert) werden kann. Den Erwägungsgründen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lässt sich an diversen Stellen (Erwägungsgründe zu den Ziffern 4., 5. und 6.) entnehmen, dass die Verordnung u.a. die Verbesserung der Luftqualität durch die Minderung der Stickoxidemissionen bezweckt. Wurden die Verordnung und die festgelegten Grenzwerte aber zu diesem Zweck festgesetzt, kann es keinen Unterschied machen, ob durch inner- oder außermotorische Maßnahme der Zweck erreicht und die Grenzwerte eingehalten werden.

Da die Wirksamkeit des Abgasrückführungssystems als Teil der Emissionskontrolle im realen Fahrbetrieb gegenüber dem Fahrbetrieb auf dem Prüfstand verändert bzw. verringert wird, liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen einer Abschaltvorrichtung im Sinne des Artikels 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vor (so auch LG Osnabrück, Urteil vom 13.09.2017 - 2 O 551/16 - ; LG Braunschweig, Urteil vom 31.08.2017 - 3 O 21/17).

Das Fahrzeug entsprach und entspricht auch deshalb nicht der üblichen Beschaffenheit im Sinne des § 434 Abs. 1 Nr. 2 BGB, da bereits der Umstand, dass die Software im realen Fahrbetrieb in einem Betriebsmodus mit einer gegenüber dem Prüfstandmodus verringerten Abgasrückführungsrate läuft, eine Beschaffenheit begründet, die der Käufer nicht erwarten muss.

Hierbei verkennt das Gericht nicht, dass in dem Typgenehmigungsverfahren lediglich die Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte auf dem Prüfstand geprüft wird, so dass der Käufer grundsätzlich nicht erwarten kann, dass die Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb nicht überschritten werden. Der Käufer eines entsprechenden Fahrzeuges kann aber erwarten,



dass das Fahrzeug nicht mit einer Software ausgestattet ist, die auf dem Prüfstand in einem anderen Betriebsmodus als im realen Fahrbetrieb arbeitet, da den Messergebnissen auf dem Prüfstand damit von vornherein jegliche Aussagekraft für den realen Fahrbetrieb genommen wird. Denn nur bei im wesentlichen identischer Funktion der Motorsteuerung wird gewährleistet, dass die gemessenen Abgas- und Verbrauchswerte, die nicht mit denen des realen Fahrbetriebs übereinstimmen müssen, in einer gewissen Korrelation zu den Abgas- und Verbrauchswerten im realen Fahrbetrieb stehen. Nur bei einer einheitlichen Motorsteuerung auf dem Prüfstand und im Fahrbetrieb lassen die im Prüfbetrieb ermittelten Werte eine Aussage über den realen Fahrbetrieb sowie einen Vergleich zu anderen Fahrzeugen zu (vgl. z. B. LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016 - 2 O 83/16; LG Hagen, Urteil vom 18.10.2016 - 3 O 66/16).

2. Der auf der Schädigungshandlung beruhende Schaden der Klägerin liegt in dem Abschluss eines Kaufvertrages über das Fahrzeug, den die Klägerin ohne die Schädigungshandlung nicht abgeschlossen hätte.

Das Gericht hat keinen Zweifel daran, dass die Klägerin - wie nahezu jeder andere Kaufinteressent - von dem Kauf des Fahrzeugs Abstand genommen hätte, soweit ihr bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufweist. Da die Beklagte im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Oktober 2013 noch keine technische Lösung für die Behebung des Mangels bereitgehalten hat, erscheint es ausgeschlossen, dass die Klägerin die mit dem Erwerb des mangelhaften Fahrzeugs verbundenen Unwägbarkeiten, wie z.B. die eingeschränkte Möglichkeit des Weiterverkaufs in Kenntnis des Mangels und das offene Schicksal der Fahrzeugzulassung, in Kauf genommen hätte.

In diesem Zusammenhang kann dahinstehen, ob das Fahrzeug der Klägerin infolge des Sachmangels einen Minderwert aufweist und ob dieser Minderwert auf dem Sachmangel oder dem Bekanntwerden des Sachmangels beruht. Selbst wenn ein solcher Minderwert tatsächlich nicht bestehen würde, würde der Schaden der Klägerin in der Bindung an einen nicht erwartungsgerechten Vertrag liegen. Wer durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages verleitet wird, den er ohne dieses Verhalten nicht geschlossen hätte, kann auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung einen Vermögensschaden dadurch erleiden, dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (vgl. BGH, Urteil vom 08.03.2005 - XI ZR 170/04 -). Die



Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und somit als nachteilig ansieht (vgl. BGH, Urteil vom 26.09.1997 - V ZR 29/96). So liegen die Dinge im vorliegenden Fall, da die Klägerin ein Fahrzeug mit einem verdeckten Mangel erworben hat, der eine Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs gem. § 5 Abs. 1 FZV zur Folge haben kann. Auch nach der Verkehrsentscheidung wäre der Erwerb eines mangelhaften Fahrzeugs wirtschaftlich unvernünftig, zumal der Mangel nach Vertragsschluss nicht ohne Weiteres behoben werden konnte.

Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, dass die Beklagte behauptet, den Mangel nunmehr mit einem Kostenaufwand von weit unter 100,00 € in weniger als einer Stunde beheben zu können, da der Schaden im Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Oktober 2013 entstanden ist und die Beklagte jedenfalls zu diesem Zeitpunkt noch keine technische Lösung für die Beseitigung des Mangels bereitgehalten hat.

3. Die Verrichtungsgehilfen der Beklagten handelten sowohl in Bezug auf die Schädigungshandlung als auch hinsichtlich des Schadens der Klägerin vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB.

Die Klägerin hat insoweit vorgetragen, die Software sei durch bei der Beklagten angestellte Ingenieure entwickelt worden und die Mitarbeiter der Beklagten, die die Manipulation vorgenommen haben, hätten gewusst, dass es sich bei der eingesetzten Software um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des Artikels 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handele, die deshalb nicht hätte verwendet werden dürfen. Auch hätten die betreffenden Mitarbeiter der Beklagten gewusst, dass dies im Fall der Aufdeckung zu einem Rückruf der Fahrzeuge führen könne. Sie hätten es dementsprechend in Kauf genommen, dass die Klägerin durch den Kauf des Fahrzeugs an seinem Vermögen geschädigt werde.

Der entsprechende Sachvortrag der Klägerin gilt gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden, da das Bestreiten der Beklagten nicht den Grundsätzen der ihr insoweit obliegenden sekundären Darlegungslast genügt.



Grundsätzlich muss zwar die Klägerin alle Tatsachen und Behauptungen beweisen, aus denen sich ihr Anspruch herleitet. In bestimmten Fällen ist es aber Sache der Gegenpartei, sich im Rahmen der ihr nach § 138 Abs. 2 ZPO obliegenden Erklärungspflicht zu den Behauptungen der beweispflichtigen Partei substantiiert zu äußern. Eine solche sekundäre Darlegungslast, die die Verteilung der Beweislast unberührt lässt, setzt voraus, dass die nähere Darlegung dem Behauptenden nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (vgl. BGH, Urteil vom 10.02.2015 - VI ZR 343/13 -). In diesen Fällen kann vom Prozessgegner im Rahmen des Zumutbaren das substantiierte Bestreiten der behaupteten Tatsache unter Darlegung der für das Gegenteil sprechenden Tatsachen und Umstände verlangt werden (BGH, Urteil vom 17.01.2008 - III ZR 239/06 -). Genügt er dem nicht, ist der gegnerische Vortrag gem. § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen (vgl. *Gräger*, in: *Zöller*, ZPO, Kommentar, § 138 Rn. 8 a). Der Annahme einer sekundären Darlegungslast des Prozessgegners steht nicht entgegen, dass eine deliktische Haftung in Rede steht (vgl. BGH, Urteil vom 10.02.2015 - VI ZR 343/13 -).

Nach diesen Grundsätzen war es der Klägerin nicht möglich, konkretere Angaben zu dem Vorstellungsbild der an der Entwicklung und an der Entscheidung zum Einsatz der Software beteiligten Ingenieure zu machen. Demgegenüber konnte sich die Beklagte nicht darauf zurückziehen, ein entsprechendes Vorstellungsbild der Ingenieure, die mit der Entwicklung und dem Entschluss zum Einsatz der Software betraut waren, zu bestreiten. Vielmehr hätte die Beklagte konkret darlegen müssen, was sich die beteiligten Personen bei der Entwicklung und dem Einsetzen der Software gedacht haben. Dies folgt zum einen daraus, dass es sich hierbei um interne Vorgänge aus dem Konzern der Beklagten handelt, in den nur die Beklagte Einblick hat. Zum anderen hat lediglich die Beklagte die Möglichkeit (und die Pflicht), Nachforschungen über das Vorstellungsbild der handelnden Personen anzustellen.

Es hätte der Beklagten nach alledem jedenfalls obliegen, eine etwaige Fehlvorstellung der beteiligten Personen über die Qualifikation der Software als Abschaltvorrichtung substantiiert vorzutragen.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Angelegenheit für die Beklagte, die Beauftragung einer externen Anwaltskanzlei mit der Ermittlung des Sachverhalts und dem zwischenzeitlichen Zeitablauf, erscheint es ausgeschlossen, dass der Beklagten nach wie vor nicht bekannt



ist, wer an der Entwicklung und der Entscheidung zum Einsatz der Software beteiligt war und welches Vorstellungsbild die beteiligten Personen hatten.

Soweit sich die Beklagte vor diesem Hintergrund gleichwohl auf fehlende eigene Erkenntnisse berufen will, hätte sie den Grund hierfür und insbesondere den konkreten Ermittlungsstand benennen müssen. Die pauschale Behauptung, dass nach derzeitigem Ermittlungsstand die Entscheidung, die Motorsteuerungs-Software zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden sei, genügt diesen Anforderungen nicht.

4. Das der Entscheidung zugrundeliegende Verhalten der mit der Sache befassten Ingenieure der Beklagten ist als sittenwidrig zu qualifizieren.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15 -).

Nach diesen Grundsätzen stellt sich das Handeln der Ingenieure der Beklagten als sittenwidrig dar. Diese haben bewusst gegen das Verbotsgesetz aus Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verstoßen und die Schädigung einer Vielzahl von Käufern durch den Verkauf nicht den Erwartungen entsprechenden Fahrzeuge in Kauf genommen.

Die Schädigungshandlung diente dabei zudem dem verwerflichen Zweck, dem eigenen Unternehmen durch die Einsparung von Kosten, die mit der Entwicklung einer gesetzeskonformen Lösung verbunden gewesen wären, Wettbewerbsvorteile und Gewinne zu sichern. Auch in diesem Zusammenhang gilt, dass der Sachvortrag der Klägerin zu den Beweggründen der handelnden Ingenieure der Beklagten der Entscheidung zugrunde zu legen ist, da der Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gilt, weil die Beklagte mit dem einfachen Bestreiten dieses Sachvortrags nicht ihrer sekundären Darlegungslast genügt.



In der Gesamtschau stellt sich das Handeln der mit der Sache befassten Ingenieure der Beklagten nach alledem als sittenwidrig dar, wobei sich der Vorsatz - wie bereits dargelegt - auch auf die die Sittenwidrigkeit begründenden objektiven Umstände bezieht.

5. Umstände, die geeignet wären, die Beklagte gemäß § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB zu entlasten, hat die Beklagte weder dargelegt noch unter Beweis gestellt.

6. Da der Schaden - wie bereits dargelegt - in der Bindung an einen nicht erwartungsgerechten Vertrag besteht, ist die Klägerin durch die Beklagte gemäß § 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, als wenn die Klägerin den Kaufvertrag nicht abgeschlossen hätte.

Dies bedeutet zunächst, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin den Kaufpreis Zug um Zug gegen die Übereignung des Fahrzeugs zu erstatten. Unter Berücksichtigung des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots muss sich die Klägerin auch im Verhältnis zur Beklagten im Wege der Vorteilsausgleichung die Nutzung des Fahrzeugs, die ebenfalls einen Vermögenswert darstellt, anrechnen lassen. Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung dürfen dem Geschädigten neben dem Ersatzanspruch nicht die Vorteile verbleiben, die ihm durch das schädigende Ereignis zugeflossen sind (vgl. BGH, Urteil vom 22.03.2016 - XI ZR 425/14 -). Der Geschädigte darf nicht besser gestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde; dem steht das aus der strikten Anwendung der Differenzhypothese folgende schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot entgegen (BGH, Urteil vom 28.06.2007 - VII ZR 8/06). Die entsprechenden Vorteile sind im Rahmen des § 249 BGB von Amts wegen auf den Schaden anzurechnen (vgl. BGH, Urteil vom 22.03.2016 - XI ZR 425/14), so dass es nicht der Aufrechnung des Schädigers bedarf.

Der mit der Fahrzeugnutzung verbundene Vermögensvorteil ist anhand des Bruttokaufpreises, der Fahrstrecke und der zu erwartenden Restlaufleistung auf der Grundlage linearer Wertminderung zu errechnen.

Die Klägerin hat mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug 119.519 km zurückgelegt (Kilometerstand zum Zeitpunkt 04.04.2019 abzüglich der gelaufenen Kilometer vor Vertragsabschluss). Die Gesamtlauflistung des Pkw schätzt der Einzelrichter auf 250.000 km. Danach ergibt sich ein Nutzungsvorteil von aufgerundet 13.897,56 € (25.000,00 € Bruttokaufpreis x 119.519 km / 215.000 km mutmaßliche Restlaufleistung



zum Zeitpunkt des Erwerbs). Klägerin steht danach ein Kaufpreis-Rückzahlungsanspruch in Höhe von 11.102,44 € zu.

7. Ein Zinsanspruch aus § 849 BGB für die Zeit ab der Hingabe des Kaufpreises ist der Klägerin nicht zuzuerkennen.

Zwar hat der BGH entschieden, dass derjenigen, der durch eine unerlaubte Handlung dazu bestimmt wird, Geld zu überweisen, von dem Schädiger eine Verzinsung nach § 849 BGB beanspruchen kann (BGH NJW 2008, 1084).

Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Klägerin – anders als in dem vom BGH entschiedenen Fall – nicht lediglich Geld hingegeben hat, ohne eine Gegenleistung zu erhalten. Vielmehr hat sie für die Hingabe das Eigentum und die Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeuges erhalten. Der für den BGH maßgebliche Grund für die Annahme eines Zinsanspruchs ab Zahlung, nämlich der Verlust der Nutzbarkeit der Sache durch ein deliktisches Verhalten, wird vorliegend durch den Besitz bzw. die Übereignung des Pkw kompensiert.

Auch der Umstand, dass die Klägerin für die Nutzung des Fahrzeuges – wie dargelegt – eine Nutzungsentschädigung zu zahlen hat, steht dem nicht entgegen. Denn im Rahmen des Zinsanspruchs geht es allein um die Frage, ob der Schadensersatzanspruch verzinslich ist. Die Frage der Nutzungsentschädigung betrifft aber die vorrangige Frage, wie hoch der beim Schädiger eingetretene Schaden ist der dann – beim Vorliegen der Voraussetzungen des § 849 BGB – zu verzinsen ist.

Vor diesem Hintergrund konnten demnach lediglich Rechtshängigkeitszinsen gemäß §§ 288 Abs. 1, 291 BGB zugesprochen werden.

III.

Der Klageantrag zu 2. ist unbegründet. Aus einem Angebot in der Klageschrift kann nicht erkannt werden, ob die Sache in annahmegründende Art und Weise angeboten worden ist. Insbesondere kann dadurch nicht überprüft werden, ob gemäß § 295 BGB ein wörtliches Angebot ausreichend ist bzw. gemäß § 296 BGB ein Angebot entbehrlich



IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 2, 711 ZPO.

V.

Der Streitwert bemisst sich nach dem Wert des bezifferten Klageantrags zu 1. zuzüglich eines geschätzten Betrags für den Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs entsprechend dem Klageantrag zu 2. und für den Antrag auf Feststellung der weiteren materiellen Schäden entsprechend dem Klageantrag zu 3., § 48 Abs. 1 GKG i.V.m. § 3 ZPO. Ein Gebührenstreitwert von über 19.000,00 € liegt dabei nicht vor. Da kein Gebührensprung einhergeht, konnte der Streitwert auf bis zu 19.000,00 € festgesetzt werden.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Oldenburg, 26135 Oldenburg (Oldenburg), Richard-Wagner-Platz 1.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Die Entscheidung über die Festsetzung des Streitwertes kann mit der Beschwerde angefochten werden. Sie ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache rechtskräftig geworden ist oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Osnabrück, 49074 Osnabrück, Neumarkt 2 eingeht.

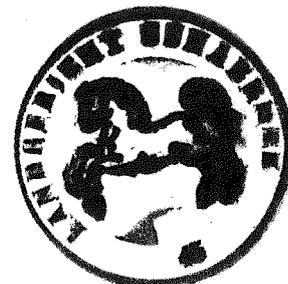
Wird der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung der Festsetzung bei dem Gericht eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 € übersteigt oder das Gericht die Beschwerde in diesem Beschluss zugelassen hat.

Beschwerdeberechtigt ist, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Beschwerde wird durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des genannten Gerichts eingelegt. Sie kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichts erklärt werden, wobei es für die Einhaltung der Frist auf den Eingang bei dem genannten Gericht ankommt. Sie ist von dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Die Beschwerde muss die Bezeichnung des angefochtenen Beschlusses sowie die Erklärung enthalten, dass Beschwerde gegen diesen Beschluss eingelegt wird. Soll die Entscheidung nur zum Teil angefochten werden, so ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen.

P. Horn

Ausgefertigt

Osnabrück, den 22.05.2019



Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts

