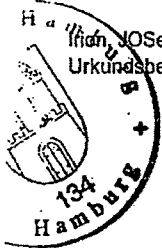


Landgericht Hamburg

Az.: 326 O 9/19

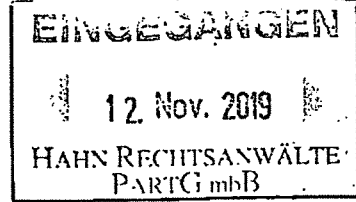
Verkündet am 08.11.2019



Hahn, JOsekr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



FA TB 26.11.2019
FA BS 12.12.2019
FA BBG 13.01.2020
FA SW 12.05.2020



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Kläger -

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertr. d. Dr. Diess, Berliner Ring 2, 38440
Wolfsburg

- Beklagte -

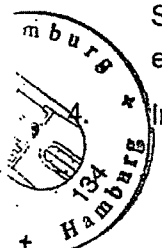
Prozessbevollmächtigte:

* H

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 26 - durch die Richterin am Landgericht Schreiber als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11.10.2019 für Recht:

1. die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 21.818,04€ nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 06.02.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Touran BlueMotion 1,6 TDI
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1 genannten Fahrzeugs resultieren werden, zu ersetzen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.



5. Die Kosten des Rechtsstreits hat die Beklagte zu tragen.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 25.725,80 € festgesetzt.

Tatbestand

Der in _____ wohnende Kläger begehrt Schadensersatz von der Beklagten als Herstellerin des von ihm am 12.07.2013 für 23.387,09€ bei der _____ gekauften PKW Gebrauchtwagen VW Touran BlueMotion 1,6 TDI, _____ . Der Kilometerstand zum Zeitpunkt des Kaufvertrages betrug 6.500 km. Der Fahrzeugkauf wurde über die VW Bank finanziert.

Das Fahrzeug verfügt über einen 1,6 TDI Motor EA189 EU 5. Dieser Motor war zum Kaufzeitpunkt ausgestattet mit einer Software, die zwei unterschiedliche Betriebsmodi zur Steuerung der Abgasrückführung regelte. Im Modus 1, dem Testbetrieb (Europäischer Fahrzyklus NEFZ), kam es zu einer höheren Abgasrückführung und somit zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxiden als im Modus 0, dem Modus für den Straßenbetrieb (realer Fahrbetrieb). Diese Umschaltautomatik wurde im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber der Prüfstelle nicht bekannt gegeben.

Spätestens ab September 2015 wurde die Verwendung dieser Software mit zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bei verschiedenen VW- Fahrzeugmodellen öffentlich bekannt. Im Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) die Umrüstung von 2,4 Millionen Diesel-Fahrzeugen der Beklagten an, die mit der oben genannten Abgasrückführung ausgerüstet worden waren. Es gab der Beklagten auf, Maßnahmen zu entwickeln und nach Freigabe durch das KBA zu ergreifen, um die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Die EG-Typgenehmigung wurde nicht widerrufen. Die Nachrüstung der Fahrzeuge mittels eines Software-Updates wurde sodann ab Januar 2016 von der Beklagten sukzessive durchgeführt.

Der Kläger hat dieses Software-Update aufspielen lassen (K21).

Im Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig in einer Presseerklärung mitgeteilt, dass die Beklagte wegen der fahrlässigen Verletzung von Aufsichtspflichten ein Bußgeld in Höhe von einer Milliarde Euro akzeptiert und Organisationsmängel eingeräumt habe (Pressemitteilung Nr. 03/18 v. 13.06.2018 des Oberstaatsanwalts Ziehe der Staatsanwaltschaft Braunschweig).

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen PKWs zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug 26.191 km.

Der Kläger trägt vor, das Darlehen zur Finanzierung des Erwerbs sei inzwischen vollständig abgelöst (vgl. Anlage 1 zum Protokoll v. 11.10.2019), so dass er Eigentümer des Fahrzeuges sei. Er stützt seinen Anspruch auf §§ 826, 249 Abs. 1 BGB.

Bei der eingebauten Abschaltautomatik handele es sich um eine unzulässige Schummelsoftware zum Zwecke der Manipulation der Abgastests. Der Beklagten sei zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Motors des Fahrzeuges klar gewesen, dass das Fahrzeug erhebliche NOx-Emissionen, bis zu dem 40-fachen der im Prüfzyklus messbaren Werte (vgl. K4), verursacht und aufgrund der dauerhaften Überschreitung der Grenzwerte in den Innenstädten dem Fahrzeug Fahr-

verbote drohen. Der Beklagten sei bewusst gewesen, dass ihre Fahrzeuge möglicherweise nur sehr eingeschränkt nutzbar sein würden. Sie habe dies billigend in Kauf genommen. Über die Verwendung der Software sei der Vorstand seit 2007, spätestens 2011, informiert gewesen. Er habe die Verwendung der Software gebilligt, weil bei gesetzmäßiger, voller Abgasrückführung Motorkomponenten wie der Partikelfilter zerstört würden und kein anderes Abgasreinigungs- oder Rückführungssystem der Beklagten die Stickoxidgrenzwerte hätte einhalten können.

Die Robert Bosch GmbH, die die Software entwickelt habe, habe laut Presseberichten vor deren Verwendung im normalen Fahrbetrieb gewarnt und eine Haftungsfreistellung gefordert, weil deren Einsatz rechtlich unzulässig sei. Im Jahr 2011 hätten VW-Techniker vor den illegalen Praktiken gewarnt (vgl. K 13 K 14).

Durch das von der Beklagten angebotene Software-Update seien laut Medienberichten Folgeschäden bzgl. Verbrauch, CO₂-Ausstoß, Motorleistung, Abgasrückführungsventil, Speicherkatalysator etc. zu befürchten und nicht ausschließbar. Der Kläger habe das Update aufspielen lassen, um die Betriebserlaubnis nicht zu verlieren.

Der Schaden des Klägers liege in der Belastung seines Vermögens durch den Abschluss eines wirtschaftlich negativen, ungewollten Vertrages über ein nicht den gesetzlichen Regeln entsprechendes Fahrzeug, das im Verkaufszustand nicht habe im Straßenverkehr betrieben werden dürfen und das die Gefahr in sich barg, dass dessen Genehmigung entzogen werde. Für einen Dauerbetrieb im Prüfmodus, wie er nun durch das Software-Update herbeigeführt worden sei, sei das Fahrzeug nicht konzipiert und daher mit einem dauerhaften, wertmindernden Makel behaftet, was auch Presseberichte bestätigen würden (K26, K27). Das Update weise mit seinem sog. „Thermostfenster“ einen weiteren Mangel auf. Durch die veränderten Abgaswerte würden Steuererhöhungen, Fahrverbote in Umweltzonen und die Verweigerung der grünen Plakette drohen. Das Software-Update führe zu erhöhtem Reinigungsbedarf und Verschleiß an der Drosselklappe und könne den Austausch des AGR-Ventils erfordern.

Wäre der Kläger über die Abgasmanipulation informiert gewesen, hätte er das nicht vorschriftsmäßige Fahrzeug nicht erworben. Es sei für ihn nutz- und wertlos.

Das Ausmaß der betroffenen Fahrzeuge (weltweit 11 Millionen) und die Dauer der Irreführung der Verkehrskreise (6 Jahreszeitraum) über die angebliche besondere Umweltverträglichkeit (vgl. K29), mit dem Zwecke der eigenen Gewinnoptimierung ohne Rücksicht auf die sozialen und ökologischen Folgen indiziere die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten. Ihr sei die Inverkehrgabe des Fahrzeuges mit dem manipulierten Motor vorzuwerfen. Ihr sei bewusst gewesen, dass das Fahrzeug von Händlern auch im gebrauchten Zustand an ahnungslose Verbraucher weiterverkauft werden könnte. Das Vertrauen in staatliche Institutionen und die deutsche Wirtschaft sei von der Beklagten untergraben worden. Verbraucher, Händler, Arbeitnehmer und Aktionäre seien geschädigt worden.

Die Beklagte habe sich die Kenntnis ihrer Organe gemäß § 31 BGB zurechnen zu lassen. Diese Norm finde auch Anwendung auf Personen, denen wesensmäßig bedeutsame Funktionen zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen würden. Von der Kenntnis des Vorstandes ist angesichts des Umfangs der betroffenen Fahrzeuge auszugehen. Mangels Kenntnis der konzerninternen Vorgänge bei der Beklagten könne der Kläger nicht substantiiert vortragen. Die Beklagte möge ihre Ermittlungsergebnisse und Daten vorlegen. Die Beklagte habe den Kläger so zu stellen, als hätte er den Kaufvertrag über das Fahrzeug nicht abgeschlossen. Bei der Nutzungsentschädigung sei einer Gesamtleistung des Fahrzeuges von 350.000 km auszugehen.

Ein Anspruch auf Verzinsung der Schadenssumme ab Übergabe des Fahrzeuges ergebe sich aus § 849 BGB.

Die Beklagte befinde sich ab dem Zeitpunkt der Klagezustellung durch den Antrag auf Klageabweisung in Annahmeverzug.

Es bestehe ferner die Gefahr, dass durch das Software-Update bis zu einer Entscheidung in Rechtskraft weitere Wartungserfordernisse und Schäden am Motor auftreten, die dem Kläger Kosten verursachen.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 23.387,09€ nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent p.a. seit dem 12.07.2013 und in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Touran BlueMotion 1,6 TDI abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 0,06808468704€ pro gefahrenem Kilometer seit dem 12.07.2013 (Laufleistung zum Zeitpunkt der Übergabe 6.500 km), die sich nach folgender Formel berechnen:

$$(23.387,09€ \times 23.500 \text{ km}) : 343.500 \text{ km},$$

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet,
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1 genannten Fahrzeugs resultieren werden, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie rügt die Aktivlegitimation des Klägers, der, aufgrund der Darlehnsfinanzierung des Fahrzeugkaufes gegen Sicherungsübereignung, das Eigentum am Fahrzeug nicht erworben habe.

Die Beklagte bestreitet das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltautomatik und damit eines Mangels, da die Automatik nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke, sondern eine innermotorische Maßnahme sei. Das Fahrzeug sei von Anfang an in vollem Umfang technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich gewesen. Es laufe auch nach dem Überspielen des Software-Updates beanstandungsfrei und negative Folgen des Updates bestünden nicht. Das Kraftfahrzeugbundesamt habe das Software-Update für den Fahrzeugtyp des Klägers genehmigt und bestätigt, dass von diesem keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug ausgehen. Die Nachrüstung dauere ca 30 Minuten und verursache lediglich Kosten in Höhe von 35,00€ netto. Folgemängel träten nicht auf. Das sog. Thermofenster entspreche dem zum Zeitpunkt der Entwicklung und des Inverkehrbringens modernsten Stand der Technik / Wissenschaft und sei aus Gründen des Motorschutzes und zum sicheren Betrieb des Fahrzeuges notwendig und damit zulässig.

Die Verkaufswerte der Fahrzeuge mit dem Motor Typ EA 189 seien seit Bekanntwerden der Abschaltautomatik über knapp 2 Jahre stabil geblieben. Ein merkantiler Minderwert von Dieselfahrzeugen beruhe allenfalls auf den Diskussionen zu Einfahrverboten in Innenstädte, nicht auf der Abschaltautomatik der Beklagten.

Die Beklagte sei in die Kaufentscheidung des Klägers nicht involviert gewesen und habe ihn daher gar nicht täuschen können. Eine Aufklärungspflicht habe für sie nicht bestanden. Eine Täuschungshandlung sei nicht anzunehmen, denn eine wirksame EG-Typgenehmigung liege vor und Kraftfahrzeuge hätten die Emissionsgrenzwerte nur im Prüfstand einzuhalten. Die diesbezüglichen Gesetze würden auch nicht den einzelnen Verbraucher schützen wollen, sondern die Umwelt.

Eine vorsätzliche, sittenwidrige Schädigungshandlung eines Organs der Beklagten sei nicht dargetan. Die Beklagte habe trotz Ermittlungsbemühungen keinen diesbezüglichen Sachverhalt zu Lasten ihrer Vorstandsmitglieder bzw. verfassungsmäßig berufenen Vertreter feststellen können. Diese hätten keine Kenntnis der maßgeblichen Umstände gehabt und auch nicht mit endkundenbezogener Schädigungsabsicht gehandelt. Auch ein sittenwidriges Handeln eines Verrichtungsgehilfen könne nicht einfach unterstellt werden und habe der Kläger nicht ausreichend dargelegt. Die Darlegungs- und Beweislast liege aber allein auf Seiten des Klägers, eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten bestehe nicht.

Es sei auch nicht ersichtlich, dass die Abgaswerte für die Kaufentscheidung des Klägers von besonderer Bedeutung gewesen seien, er sie überhaupt zur Kenntnis genommen habe und er bei Kenntnis von der Abschaltautomatik vom Kauf Abstand genommen hätte.

Bei der Nutzungsentschädigung sei von einer Gesamtleistung von 200.000 km bis 250.000 km auszugehen.

Dem Kläger stehe auch kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises gemäß § 849 BGB zu. Die Zahlung eines Kaufpreises stehe nicht der Entziehung einer Sache gleich.

Der Kläger habe der Beklagten das Fahrzeug nicht wie geschuldet angeboten, so dass diese nur noch habe zugreifen müssen. Ein Annahmeverzug bestehe nicht.

Der Feststellungsantrag in Bezug auf weitere Schäden sei unzulässig. Der Kläger habe die Wahrscheinlichkeit eines weiteren zukünftigen Vermögensschadens nicht substantiiert dargelegt. Ein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis liege daher nicht vor. Etwaige zukünftige Schäden könnten und müssten durch Leistungsklage geltend gemacht werden. Negative Langzeitfolgen durch das Update seien nicht zu erwarten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 11.10.2019 Bezug genommen.

Die Klage wurde der Beklagten am 06.02.2019 zugestellt.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (I.) und im tenorierten Umfang begründet (II.). Im Übrigen war sie abzuweisen.

I.

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Hamburg zur Entscheidung des Rechtsstreits örtlich zuständig gemäß § 32 ZPO. Der Kläger macht vorliegend Schadenersatzansprüche aus einer unerlaubten Handlung der Beklagten geltend. Begehungsort ist dabei sowohl der Handlungs- als auch der Erfolgsort. Da das streitgegenständliche Fahrzeug von dem in Hamburg wohnhaften Kläger erworben, bezahlt und genutzt wurde, ist jedenfalls der Erfolgsort der unerlaubten Handlung dort, wo in ein geschütztes Rechtsgut (Vermögen) des Klägers eingegriffen wurde, und damit im Bereich des Landgerichts Hamburg (vgl. hierzu u. a. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 30. Oktober 2017, Aktenzeichen 5 SA 44/17, zitiert nach juris.de, Rn. 19 und 20 mit weiteren Nachweisen).

Auch ist der Kläger aktivlegitimiert. Er stützt seinen Anspruch auf § 826 BGB, d.h. er macht eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung seines Vermögens geltend. Durch den Ankauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges wurde unzweifelhaft sein Vermögen betroffen, auch wenn er den Kauf durch ein Darlehen finanzierte und insoweit mit einem weiteren, zweiten Vertrag belastet wurde. Auf die Eigentumsverhältnisse kommt es insoweit im Rahmen des § 826 BGB nicht an.

II.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch in Höhe des von ihm geleisteten Bruttokaufpreises abzüglich einer Entschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges Zug um Zug gegen Rückgabe/Rückübereignung desselben. Es besteht aber kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises ab Vertragsschluss. Ein Anspruch auf Feststellung der Schadensersatzpflicht bezüglich zukünftiger Schäden besteht wiederum.

1.

Dem Kläger steht gem. § 826 BGB ein Schadensersatzanspruch gegenüber der Beklagten auf Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages zu. Durch die Entwicklung, Herstellung und das Inverkehrbringen des Dieselmotors vom Typ EA189 und des damit ausgestatteten Fahrzeuges hat die Beklagte eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gegenüber den Käufern, hier dem Kläger, begangen.

a) Täuschungshandlung

Unstreitig besaß der streitgegenständliche Motor eine Software für die Motorsteuerung mit zwei Betriebsmodi, darunter einem, der auf dem Prüfstand eine für die Abgasrückführung optimierte Steuerung vorsah. Auf dieser Grundlage wurde bei dem Kraftfahrzeugbundesamt für den Motor eine Typenzulassung erwirkt ohne die hierfür zuständige Behörde von der nur auf dem Prüfstand laufenden erhöhten Abgasrückführung in Kenntnis zu setzen. Da die Motoren an Kunden wie den Kläger ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typengenehmigung und Betriebszulassung ohne Offenlegung der sich automatisch abschaltenden Software weiter veräußert wurden, liegt auch eine Täuschungshandlung gegenüber dem Endkunden vor. Insoweit hat sie die Beklagte der Verkäufer als – ggf. undolose Werkzeuge – bedient.

Da ein Weiterverkauf der Fahrzeuge nicht nur zu erwarten, sondern üblich und bezweckt ist, erstreckte sich der Täuschungshandlung in vorhersehbarer Weise gerade auch auf die das Fahrzeug als Gebrauchtwagen erwerbenden Verbraucher.

Durch das In Verkehr bringen eines Fahrzeuges gibt der Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr entsprechend seinem Verwendungszweck behördlich vollumfänglich geprüft und im verkauften Zustand uneingeschränkt zulässig ist (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18). Diese Erklärung betrifft den elementaren Zweck des Fahrzeugkaufes, nämlich den Einsatz des Autos auf öffentlichen Straßen.

Diese Voraussetzung war bei dem vorliegenden Fahrzeug allerdings nicht gegeben. Das Fahrzeug verfügte bei seiner Inverkehrgabe nach Auffassung des erkennenden Gerichts nur über eine gefährdete Betriebserlaubnis. Dass die Typenzulassungsgenehmigung als Verwaltungsakt rückwirkend aufgehoben werden kann, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen tatsächlich nicht vorliegen, sondern lediglich manipulativ dessen Anschein erweckt wurde, richtet sich nach den Grundsätzen der Bestandskraft von rechtswidrig ergangenen Verwaltungsakten. Dass das Kraftfahrzeugbundesamt bzw. die entsprechende ausländische Behörde hiervon tatsächlich keinen Gebrauch gemacht haben, steht dem nicht entgegen. Allein eine diesbezügliche Rechtsunsicherheit, ob die Möglichkeit ausgeübt werden wird, stellt bereits einen gravierenden Mangel der mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeuge dar (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 3.1.2019, Az. 18 U 70/18, zitiert nach juris.de, Rdnr. 28).

Der Umschaltmechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus ist als sogenannte "Abschalteinrichtung" rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-VO (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17, Rz. 10 ff.). Es bestand zumindest die ernsthafte Gefahr der Stilllegung des Fahrzeuges (vgl. 5 I FZV). Hierauf hat die Beklagte die Käufer bewusst nicht hingewiesen,

und damit getäuscht. Der Käufer eines Kraftfahrzeuges darf darauf vertrauen, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung bzgl. der Zulassung seines Fahrzeuges droht, weil die materiellen Voraussetzungen für die EG-Typgenehmigung schon bei deren Erteilung nicht vorgelegen haben (OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18).

b) Sittenwidrigkeit

Diese Täuschung war auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten immer dann, wenn es nach seinem unter zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermittelndem Gesamtcharakter in dem Sinne dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zuwiderläuft, so dass es mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 19.11.2013, Az. VI ZR 336/12.) Es muss eine besondere Verwerflichkeit gegeben sein, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18). Diese Anforderungen sind vorliegend gegeben.

Der Einsatz der manipulativen Software durch die Beklagte verstößt gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Das Verhalten der Beklagten hat gravierende Auswirkungen auf Millionen betroffener Dieselfahrzeuge. Diese produzierten im normalen Straßenbetrieb nicht offengelegte Schadstoffmengen in Form von NOx und beeinträchtigten damit die Umwelt, insbesondere die Luftqualität. Die Beklagte hat planmäßig Aufsichtsbehörden, Verbraucher und Wettbewerber getäuscht, um sich einen Wettbewerbsvorteil durch vermeintlich besonders hohe Umweltfreundlichkeit zu verschaffen. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung in die Irre zu führen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen (vgl. LG Kiel, Urteil vom 18. Mai 2018, 12 O 371/17, juris).

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzgesetz Gesichtspunkten zu korrigieren. Die Pflichtverletzung der Beklagten ist für den Rechtskreis der Käufer ersichtlich von Bedeutung (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019, 13 U 142/18, juris), da sie die Verwendung des Kaufgegenstandes zu seinem bestimmungsgemäßen Zweck in Frage stellt.

c) Vorsatz

Die sittenwidrige Schädigung erfolgte ferner vorsätzlich. § 826 BGB setzt kein absichtliches oder arglistiges Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste. Es ist auch nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat, sondern es reicht für den Schädigungsvorsatz aus, dass der Schädiger die Art des Schadens vorausgesehen und den Eintritt des Schadens jedenfalls billigend in Kauf genommen hat (vgl. Palandt/Sprau, BGB, 78. Auflage, § 826 BGB, Rn. 11).

Der Kläger hat insoweit zwar sämtliche Voraussetzungen des § 826 BGB darzulegen und zu beweisen. Und er hat dazu nur behauptet, dass die Entwicklung und der Einsatz der Erkennungssoftware in dem hergestellten Motor (EA 189) mit Kenntnis von Vorstandsmitgliedern über viele Jahre hinweg erfolgt sein müsse. Da er aber nur von der Entwicklung und dem Einsatz der Software Kenntnis erlangte, aber keinen Einblick in die innere Organisationsstruktur der Beklagten hatte, konnte er nur nach allgemeiner Lebenserfahrung naheliegende Geschehensabläufe sowie Mitteilungen aus Presse und behördlichen Ermittlungen vortragen, weiterer Vortrag war ihm nicht möglich. Sein diesbezüglicher Vortrag war unter diesen Umständen ausreichend schlüssig und substantiiert.

Da es sich um interne Abläufe bei der Beklagten handelte, hätte es nunmehr der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegen, konkret darzulegen, wie es zu der Entwicklung und dem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands ggf. hätte kommen können (vgl.

insoweit auch ausführlich OLG Karlsruhe, a.a.O.), ohne dass alternativ Organisationsverantwortlichkeiten verletzt worden wären (vgl. insoweit dann eine Haftung aus § 831 BGB). Insoweit hätte die Beklagte in Bezug auf die Aufgabenverteilung, die jeweiligen Verantwortungsträger und die konkrete personelle Besetzung der einzelnen Bereiche vortragen müssen. Dem ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Entwicklung und Einführung einer Erkennungssoftware in Motoren von Millionen betroffener Fahrzeuge weltweit ohne Kenntnis und Billigung der Konzernführung bzw. ohne zumindest ein erhebliches Organisationsverschulden der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Falle einer Unkenntnis nicht denkbar ist, sondern unplausibel erscheint.

Unter diesen Umständen ist vielmehr von einem zumindest billigend in Kauf nehmenden Handeln durch die verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§ 31 BGB) der Beklagten auszugehen. Die Abgassoftware wurde gerade zu dem Zweck entwickelt, über die tatsächlichen Abgaswerte zu täuschen. Dies erfolgte nicht zur Verwendung in einem Einzelfall oder für eine überschaubare Anzahl von Fällen, sondern für ganze Motorenreihen, welche in einer Vielzahl von Fahrzeugen verbaut worden sind. Dieses planmäßige Vorgehen lässt den Rückschluss auf ein vorsätzliches Handeln der Verantwortlichen der Beklagten zu.

Sollte diese Entscheidung zur Täuschung und deren Durchführung hingegen tatsächlich an den verfassungsmäßig berufenen Vertretern der Beklagten vorbei – ohne deren Kenntnis – stattgefunden haben, wäre ein Anspruch aus § 826 BGB iVm § 831 BGB gegeben, denn dann kämen als Täter lediglich weisungsgebundene Mitarbeiter der Beklagten in Betracht, die ihren Arbeitspflichten nicht ordnungsgemäß nachgekommen wären. Ein derartiger Sachverhalt ließe dann allerdings nur den Schluss zu, dass die verfassungsmäßig berufenen Vertreter ihre Aufsichts- und Organisationspflichten im Konzern nicht in gebotener Weise ausgeübt hätten, wenn ein derart planmäßiges Vorgehen dieses Ausmaßes nicht erkennbar geworden sein sollte. Insoweit wäre es lebensfremd, davon auszugehen, dass ein einzelner oder wenige Mitarbeiter sowohl die Bestellung der Bauteile in Millionenumfang als auch deren Bezahlung und Einbau in ganze Fahrzeugflotten lediglich bei Gelegenheit der ihnen eigentlich übertragenen Aufgaben allein – und unerkannt von den für diese Bereiche arbeitsteilig an sich verantwortlichen Personen – ausgeführt haben könnten. Wenn dies allerdings so wäre, wäre die Konzernorganisation und die Mitarbeiteraufsicht in keiner Weise gegeben gewesen und die Aufsichtspflichten derart groblich verletzt worden, dass die Möglichkeit eines Missbrauchs aufgrund der mangelnden Kontrolle von den verantwortlichen Vorgesetzten billigend in Kauf genommen worden sein müsste.

Trotz Hinweises des Gerichts im Termin zur mündlichen Verhandlung hat die Beklagte sich bezüglich der ihr obliegenden Aufsichts- und Organisationspflichten nicht durch weiteren konkreten Vortrag exkulpiert.

Dass der vom Kläger abgeschlossene Kaufvertrag inkl. dem Finanzierungsvertrag für den Kläger negativ ist, ergibt sich bereits daraus, dass kein durchschnittlicher Verbraucher in Kenntnis des Vorhandenseins einer illegalen Abschaltvorrichtung und dem Wissen, dass bei Entdecken der Abschaltvorrichtung Fahrverbote und ein Stilllegen des Fahrzeuges durch das KBA drohen, ein solches Fahrzeug, zu dem hier vereinbarten Kaufpreis kaufen würde. Der Kläger hat ein mit einem (verheimlichtem) Sachmangel behaftetes Fahrzeug erworben, da die Gefahr einer Betriebsunterbrechung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde bestand und es damit an der Eignung der Sache für die gewöhnliche Verwendung, der dauerhaften Zulassung für den Straßenverkehr, fehlte (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019, VIII ZR 225/17). Der Schaden des Klägers in Form des ungewollten Vertrages zzgl. dessen Finanzierung ist unabhängig davon eingetreten, ob das streitgegenständliche Fahrzeug durch die verwendete Software ei-

nen Wertverlust erlitten hat oder ob das streitgegenständliche Fahrzeug auch nach dem Software-Update emissionsarm und kraftstoffsparend ist.

An dem Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses ändert es ferner nichts, dass der Kläger die technische Überarbeitung (Software-Update) des Fahrzeuges hat durchführen lassen um eine Stilllegung des Kfz zu verhindern. Dies ist allenfalls ein Angebot zu einer Wiedergutmachung eines bereits eingetretenen Schadens. Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es aber auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an (vgl. OLG Karlsruhe, a.a.O.).

Hinzu kommt, dass der arglistig getäuschte Käufer einer mangelhaften Sache sich nicht auf den Versuch der Beseitigung des Mangels verweisen zu lassen braucht. Es ist hier ferner zweifelhaft, ob der Mangel durch das Software-Update überhaupt nachhaltig ohne anderweitige drohende Nachteile beseitigt wurde. Die Beklagte hat insoweit nicht dargelegt, wie ihre Software im Detail funktioniert. Auch eine Langzeitstudie kann nicht vorgelegt werden. Ist die Wirkungsweise des Updates und dessen etwaige Nebenwirkungen auf das Auto im Dauerbetrieb aber unsicher, auch weil es für diesen Dauerbetrieb nicht konzipiert war, liegt nach Auffassung des Gerichts weiterhin ein Schaden vor.

e) Kausalität

Der Kläger hat dargelegt, dass er das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er von der manipulierten Software Kenntnis gehabt hätte. Dies ist nachvollziehbar und entspricht der Lebenserfahrung. Die Täuschung betraf hier die Zulassungsfähigkeit des erworbenen Pkw. Soweit diese in Frage stand, drohte die Stilllegung des Pkw. Der Mangel gefährdet daher den elementaren Zweck des Autokaufs, nämlich die Fortbewegungsmöglichkeit auf öffentlichen Straßen. Dass ein Käufer dieses Risiko nicht in Kauf genommen hätte, liegt für das Gericht auf der Hand.

2. Schadenshöhe

Die Beklagte ist in der Rechtsfolge verpflichtet, die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs des streitgegenständlichen Fahrzeuges rückgängig zu machen. Sie hat dem Kläger den gezahlten Kaufpreis zu erstatten, wobei im Wege der Vorteilsausgleichung eine Anrechnung der Nutzungsschädigung zu erfolgen hat. Im Gegenzug hat sie das Recht, ihrerseits das Fahrzeug übereignet zu bekommen.

a)

Es ist davon auszugehen, dass der Kläger den Kaufpreis inzwischen vollständig entrichtet hat. Der Darlehensvertrag lief über 48 Monate (s. Anlage 1 zum Protokoll v. 11.10.2019). Die erste Rate war am 01.09.2013 fällig. Es ist daher davon auszugehen, dass der Finanzierungsvertrag im Jahr 2017 endgültig abgewickelt wurde. Anhaltspunkte für eine andere Annahme sind nicht ersichtlich. Vielmehr hat der Kläger durch den Nachweis zum aktuellen Kilometerstand dargelegt, dass er das Fahrzeug nach wie vor in seinem Besitz hat, was bei einer Verletzung der Ratenzahlungsverpflichtung aus dem Darlehensvertrag vor 2017 kaum der Fall sein würde.

b)

Die Vorteilsausgleichung stellt nicht lediglich einen Ersatz für bösgläubig gezogene Nutzungen dar, sondern betrifft den Umstand, dass der Kläger das Fahrzeug für seine Zwecke ungehindert nutzen konnte und insoweit andere Aufwendungen erspart hat. Die Vorteilsausgleichung ist hier nicht deshalb ausgeschlossen, weil eine solche Anrechnung den Schädiger einer sittenwidrigen Handlung unbillig entlasten würde. Zum einen dient der zivilrechtliche Schadensersatzanspruch lediglich dem Ausgleich für erlittene Schäden und hat keine Straffunktion. Zum anderen werden bei der typisierenden Schätzung des Nutzungsersatzes zulässigerweise zu Lasten des Herstellers der anfängliche viel höhere Wertverlust und der anfängliche höhere Nutzen für den Käufer nicht berücksichtigt.

Auch gebietet die effektive Durchsetzung des Gemeinschaftsrechtes nicht das Unterlassen der Vorteilsausgleichung. Zur effektiven Durchsetzung des Gemeinschaftsrechts sind die Mitgliedsstaaten zwar gehalten, wirksame Sanktionen zu verhängen. Derartige Sanktionen sind im deutschen Recht allerdings im Straf- und Ordnungswidrigkeitengesetz angesetzt und sind nicht im Rahmen der zivilrechtlichen Haftung zu korrigieren. Durch den Bußgeldbescheid in Milliardenhöhe wurde dem Sanktionsgedanken ausreichend genüge getan.

c)

Der Wertersatz berechnet sich bei Gebrauchtwagen nach folgender Formel: Gebrauchsvorteil = Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer./ (voraussichtliche Gesamtlauzeit abzüglich gefahrener Kilometer beim Erwerb).

Zum Schluss der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges unstreitig 26.191 km, bei Ankauf des Fahrzeugs 6.500 km. Der Kläger hat das Fahrzeug somit bis Schluss der mündlichen Verhandlung lediglich 19.691 km gefahren. Der Bruttokaufpreis betrug 23.387,09 €. Bei der Berechnung der Gesamtlauzeit eines zu Dieselmotors der streitgegenständlichen Art geht das Gericht im Wege der Schätzung, § 287 ZPO, von einer Gesamtfahrleistung von 300.000 km aus. Es ist bei der Berechnung nicht von einem geminderten Gebrauchswert des Fahrzeuges auszugehen. Eine Einschränkung der tatsächlichen Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs – abgesehen von dem drohenden rechtlichen Mangel bezüglich seiner Zulassung – ist weder konkret vorggetragen noch ersichtlich.

Hiernach errechnet sich ein vom Bruttokaufpreis abzuziehender Gebrauchsvorteil in Höhe von 1.569,05€.

3. Zinsanspruch

Der Zinsanspruch in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit folgt aus §§ 288, 291 BGB.

Es besteht kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises vom Tag der Kaufpreiszahlung an gem. § 849 BGB. Insoweit war die Klage abzuweisen.

Grundsätzlich sind Schadensersatzansprüche vor Verzug nicht zu verzinsen. Hiervon bildet der Anspruch gem. § 849 BGB eine Ausnahme, wenn Wertersatz wegen der Entziehung einer Sache durch unerlaubte Handlung zu leisten ist. Sachen im Sinne dieser Vorschrift kann auch Geld sein. Hier liegt aber keine Entziehung von Geld im Sinne der Vorschrift vor. Die Vorschrift hat den Sinn und Zweck, bei der Entziehung von Geld ohne konkrete Schadensberechnung eine pauschale Nutzungsentschädigung zuzusprechen. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn der Geschädigte in betrügerischer Weise zur Herausgabe von Geld ohne Gegenleistung bestimmt worden wäre. Anders ist es jedoch hier. Der Kläger hat für den Kaufpreis eine Gegenleistung erhalten, die er auch genutzt hat. Wäre der Kaufvertrag nicht zustande gekommen, hätte er das Geld nicht anderweitig angelegt (und Nutzungen erzielen können), sondern er hätte einen anderen Pkw erworben. Dann hätte ihm das Geld aber auch nicht für eine anderweitige Nutzungsziehung zur Verfügung gestanden. Daher kann der Kläger vor Verzug oder Rechtshängigkeit nicht die Verzinsung seines Kaufpreises verlangen.

4. Feststellung des Annahmeverzuges

Mit der Klageerhebung hat der Kläger der Beklagten das streitgegenständliche Fahrzeug Zug um Zug gegen Kaufpreiszahlung unter Abzug einer angemessenen Nutzungsentschädigung angeboten. Durch den Antrag auf Klageabweisung hat die Beklagte das Angebot ausgeschlagen und den Annahmeverzug ausgelöst.

5. Feststellungsantrag zu 3:

Auch der Klagantrag zu 3) auf die Feststellung der Schadenersatzpflicht bezüglich zukünftiger weiterer Schäden ist begründet.

Die Beklagte hat dem Kläger gemäß §§ 826, 249 BGB alle Schäden, die ihm durch den Abschluss des unerwünschten Kaufvertrages entstehen, zu ersetzen. Die Möglichkeit des Eintrittes weiterer Wartungskosten zu Lasten des Klägers ist für die Zukunft nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen. Dies gilt umso mehr, da die Wirkweise des Software-Updates unbekannt, der ursprüngliche Motormodus mit erhöhter Abgasrückführung für den Dauerbetrieb nicht konzipiert wurde und eine zeitnahe Rechtskraft der Zug um Zug Verurteilung nicht zu erwarten ist.

6. Nebenentscheidungen

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus §§ 91, 92 II ZPO. Die Zuvielforderung bzgl. der Zinsen war dabei als Nebenforderung mangels Streitwertrelevanz nicht zu berücksichtigen. Die Zuvielforderung bezüglich der Berechnung des Nutzungersatzes war nach § 92 II Ziffer 2 ZPO zu vernachlässigen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Bei der Streitwertberechnung war für den Feststellungsantrag bzgl. zukünftiger Schäden ein Wert von 10% des Bruttokaufpreises anzusetzen, da der Kläger sein wirtschaftliches Interesse entsprechend begründet hat.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.



Schreiber
Richterin am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 08.11.2019

Irion, JOSEkr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig

