

Landgericht Nürnberg-Fürth

Az.: 4 O 6124/19



IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:

gegen

AUDI AG, vertreten durch d. Vorstand, Auto-Union-Straße 1, 85057 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Noerr LLP**, Brienner Straße 28, 80333 München, [REDACTED]

wegen Schadensersatz

erlässt das Landgericht Nürnberg-Fürth - 4. Zivilkammer - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Dr. Schmechtig-Wolf als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 08.06.2020 folgendes

Endurteil



1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 38.200, 86 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 24.10.2019 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi Q5 3.0 TDI, [REDACTED]
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, Audi Q5 3.0.TDI, [REDACTED], in Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an den Kläger Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Audi Q5 3.0 TDI, FIN : [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.
4. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 18 % und die Beklagte 82 %.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 46.430,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte als Herstellerin Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs wegen dort angeblich verbauter unzulässiger Abschaltvorrichtungen geltend.

Die Klagepartei erwarb am 20.04.2017 (Anlage K 1) von einem am Rechtsstreit nicht beteiligten Autohändler den streitgegenständlichen Audi Q5 quattro 3.0 TDI als Gebrauchtwagen zu einem Kaufpreis von 45.430,00 € Euro. Der Kilometerstand belief sich auf 33.950 km. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten 3.0 Liter V6-Turbodieselmotor ausgestattet. Im April 2017 wurde das Fahrzeug an die Klagepartei ausgeliefert (Anlage K 1). Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug die Laufleistung 82.142 km. Für das Fahrzeug wurde eine EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 6 ausgestellt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes über einen SCR-Katalysator, der mit AdBlue betrieben wird. Hinsichtlich des Katalysators wird bei dem Fahr-

zeug ein sog. Warmlaufmodus eingesetzt.

Die Schaltpunktsteuerung im Automatikgetriebe des streitgegenständlichen Fahrzeugs erfolgt im realen Straßenverkehr durch das sog. dynamische Schaltprogramm (DSP), wohingegen im Testbetrieb innerhalb des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) die Schaltpunktsteuerung durch ein sog. Warmlauf-Schaltprogramm erfolgt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von einem Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt betroffen, welcher zumindest den sog. Warmlaufmodus beanstandet. Das Kraftfahrtbundesamt hat insoweit ausgeführt (Anlage K 2), dass unzulässige Abschaltvorrichtungen dahingehend nachgewiesen wurden, dass die schadstoffmindernde, sog. schnelle Motoraufwärmfunktion nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringt, im realen Verkehr diese NOx-Schadstoffminderung aber unterbleibe. Auf Anordnung des Kraftfahrtbundesamtes bietet die Beklagte ein Softwareupdate zur Aktualisierung der Motorsoftware an. (Anlage K 20)

Die Klagepartei trägt vor, dass das Fahrzeug unzulässige Motorsteuerungssoftware enthalte, durch welches die Stickoxidwerte im Vergleich zwischen Prüfstand und realem Fahrbetrieb verschlechtert würden. Darüber hinaus sei die dem Rückruf zugrundeliegende sog. „Aufwärmstrategie“ eine unzulässige Abschaltvorrichtung, da sie die Prüfstandsituation erkenne und in einen Fahrmodus mit weniger Schadstoffausstoß schalte. Hätte die Klagepartei von diesen Umständen Kenntnis gehabt, hätte sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen. Der Vorstand der Beklagten bzw. verfassungsmäßige Vertreter hätten Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Software gehabt, diesen zumindest geduldet und die damit verbundenen Schäden billigend in Kauf genommen. Der Mangel könne durch ein Update nicht beseitigt werden, da mit diesem zahlreiche Nachteile verbunden seien.

Die Klagepartei ist der Ansicht, dass das Fahrzeug über mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO-EG 715/2007 verfüge. Es liege eine sittenwidrige Schädigung vor, so dass die Beklagte nach §§ 826, 831 BGB hafte.

Die Klagepartei beantragt

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei € 45.430,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit,

Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi Q5 3.0 TDI, FIN [REDACTED] abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 24.04.2017 die sich nach folgender Formel berechnet :

(45.430 EUR X gefahrene Kilometer) : 500.000 km

zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Audi Q3 3.0. TDI, FIN : [REDACTED] in Annahmeverzug befindet.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Audi Q5 3.0. TDI, FIN [REDACTED] mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Die Beklagte beantragt

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, es sei unzutreffend, dass die Stickoxidwerte „ nur „ für den Rollenprüfstand über eine höhere Abgasrückführungsquote gemindert würden. Im normalen Fahrbetrieb unter Alltagsbedingungen sei es sehr unwahrscheinlich, dass das Fahrzeug den NEFZ nachfährt, weil es faktisch ausgeschlossen sei, dass das Fahrzeug die Fahrkurve des NEFZ exakt einhält. Das Kraftfahrtbundesamt habe das Softwareupdate bereits freigegeben. Nach Auffassung des KBA sei die Konditionierung des Warmlaufmodus im Straßenbetrieb nicht ausreichend, was durch die Anpassung der entsprechenden Steuerungssoftware geändert werde. Das heiße, dass der Anwendungsbereich einer bereits im Fahrzeug vorhandenen Funktion ausgeweitet und keine neue Funktion geschaffen werde. Das Softwareupdate habe keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug, außer ggf. einem leicht erhöhten AdBlue-Verbrauch, der durch Gutscheine für drei kostenlose Tankbefüllungen ausgeglichen sei. Außerdem dauere das Update kürzer als eine Stunde und koste die Beklagte weniger als 100 Euro. Das Fahrzeug sei jederzeit technisch sicher und fahrbereit und verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen, insbesondere die EG-Typengenehmigung der Schadstoffklasse EU6.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass ein vorsätzliches, sittenwidriges Handeln fern liege. Weder eine unzulässige Abschaltanlage, noch ein Schädigungsvorsatz würden substantiiert dargelegt.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das wechselseitige schriftsätzliche Vorbringen der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

Das Gericht hat am 08.06.2020 mündlich verhandelt. Insoweit wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen (Bl. 112 ff. d.A.).

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist weitgehend begründet.

I.

Die Klage ist zulässig.

1. Der Klageantrag Ziffer 1. ist trotz der dortigen Bezugnahme auf eine noch abzuziehende Nutzungsentschädigung hinreichend bestimmt. In der Sache beantragt die Klagepartei Zahlung von 45.430,00 € abzgl. einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs (ebenso OLG Köln, Urteil vom 06.06.2019 – 24 U 5/19, juris Rn. 19).

2. Auch der Feststellungsantrag Ziffer 3. gegen die Beklagtenpartei ist zulässig.

a) Für den Feststellungsantrag besteht das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche besondere Feststellungsinteresse. Die Klagepartei hat ein schutzwürdiges Interesse an der Feststellung etwaiger Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte, da diese gerade bestritten werden (vgl. Greger in Zöller ZPO, 32. Auflage 2018, § 256 Rn 7). Durch das Bestreiten liegt eine Unsicherheit für etwaige Ansprüche der Klagepartei vor. Das erstrebte Urteil ist geeignet, diese Unsicherheit zu beseitigen.

b) Das Feststellungsinteresse entfällt auch nicht wegen des Vorrangs der Leistungsklage. Zwar scheidet eine Feststellungsklage aus, wenn die Klagepartei ihr Leistungsziel genau benennen

und deshalb auf Leistung klagen kann. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn zum Zeitpunkt der Klageerhebung der anspruchsbegründende Sachverhalt bzw. die Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist und mit (weiteren) Schäden zu rechnen ist (BGH NJW-RR 2010, 750; 2008, 1520). Es kommt daher maßgeblich darauf an, ob die Klagepartei die Schadenshöhe bereits insgesamt endgültig beziffern kann. Zwar sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt viele der von der Klagepartei geltend gemachten Schäden bezifferbar (insbes. der ggf. zurückzuzahlende Kaufpreis). Es erscheint allerdings hinreichend wahrscheinlich, dass über die bereits bezifferbaren Schäden hinausgehend noch unbezifferbare Schäden entstehen können (ebenso etwa OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 23; LG Krefeld, Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 35; LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 73 f.). Es besteht insbesondere die Gefahr, dass sich an dem Fahrzeug vor der tatsächlichen Rückabwicklung weitere Schäden realisieren. So kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass der Klagepartei eine Stilllegungsanordnung durch das Kraftfahrtbundesamt droht. Die Gefahr der Stilllegung ist schon deswegen nicht fernliegend oder theoretisch, weil das Kraftfahrtbundesamt das Software-Update verbindlich vorgeschrieben hat. Auch kann nicht abschließend beurteilt werden, ob es zukünftig zu einem beweisbaren merkantilen Minderwert der betroffenen Fahrzeuge kommen kann. Schließlich ist zu sehen, dass die Klagepartei bis zur tatsächlichen Rückabwicklung unter Umständen noch Aufwendungen auf das Fahrzeug tätigen muss (Service- oder Reparaturmaßnahmen), die von einem etwaigen Schadensersatzanspruch umfasst sein könnten. Die Möglichkeit eines weiteren Schadenseintritts auch bei Rückabwicklung des Kaufvertrags ist daher hinreichend gegeben.

3. Der Antrag Ziffer 2. ist ebenfalls als Feststellungsklage zulässig. Das Feststellungsinteresse ergibt sich insoweit aus dem Interesse an einer einfacheren Zwangsvollstreckung im Hinblick auf die Regelung der §§ 756, 765 ZPO.

II.

Die gegen die Beklagte gerichteten Anträge sind im tenorierten Umfang begründet. Der Klagepartei steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzgl. einer Nutzungsentschädigung gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs, ein Schadensersatzanspruch, dessen Feststellung begehrt werden kann, und die Feststellung des Annahmeverzugs zu.

1. Die Klagepartei hat gegen die Beklagte aus § 826 BGB einen Anspruch auf Schadensersatz wegen Verwendung einer manipulierenden Motorsoftware im streitgegenständlichen Fahrzeug

(ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris; LG Krefeld, Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 37 ff.; LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 76 ff.; BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19).

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. So liegt der Fall hier.

a) Die schädigende Handlung der Beklagten liegt in dem arglistigen Inverkehrbringen des mangelhaften Fahrzeugs unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Abschaltvorrichtung zur Beeinflussung der Emissionswerte auf dem Prüfstand (vgl. LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 79 ff.).

In das Fahrzeug der Klagepartei war zum Zeitpunkt des Verkaufs und der Auslieferung eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut, wodurch es sich nicht für die gewöhnliche Verwendung eignete.

Das Fahrzeug ist unstreitig Gegenstand eines Rückrufs des Kraftfahrtbundesamtes (Rückruf 23X6). Dieser bezieht sich auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Emissionskontrollsystem. In ihrem Schreiben aus Februar 2019 an die Klagepartei (Anlage K 2) gibt die Beklagte an, dass Hintergrund des Rückrufs sei, dass Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware der Fahrzeuge im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems festgestellt worden seien. Diesbezüglich hat die Beklagte im Rahmen des Klageverfahrens weiter ausgeführt, dass der SCR-Katalysator für die Umwandlung von Stickoxiden eine ausreichende Betriebstemperatur benötige, weswegen das Fahrzeug einen sog. Warmlaufmodus aufweise, welcher nichts mit dem Regelbetrieb des Fahrzeugs zu tun habe, und dass die Konditionierung des Warmlaufmodus im Straßenbetrieb nach Auffassung des Kraftfahrtbundesamtes nicht ausreichend sei. In der Rückrufmitteilung des Kraftfahrtbundesamtes vom 23.01.2018 (Anlage K 3 und 4) ist angegeben, dass bei den Fahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen dahingehend nachgewiesen wurden, dass die schadstoffmindernde, sog. schnelle Motoraufwärmfunktion nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringe, im realen Verkehr diese NOx-Schadstoffminderung aber unterbleibe. Diese technische Manipulation im Rahmen des sog. Warmlaufmodus wird von der Beklagten nicht - jedenfalls nicht hinreichend substantiiert - bestritten. Vielmehr werden der Rückruf seitens des Kraftfahrtbundesamtes hinsichtlich des sog. Warmlaufmodus und die dementsprechend verpflichtende Aktualisierung der Motorsoftware eingeräumt.

Legt man diese unstreitigen Umstände zugrunde, ist von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung

des Emissionskontrollsystems gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG auszugehen. Laut Kraftfahrtbundesamt schaltet die Software durch eine nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand einsetzende Programmierung der Motorsteuerung in einen sog. Aufwärmmodus mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Straßenbetrieb höher ist als auf dem Prüfstand. Insofern ist zu berücksichtigen, dass eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist. Der Prüfstandmodus muss zwar nicht exakt den realen Fahrbetrieb abbilden, die Motorsteuerung muss aber jedenfalls im Wesentlichen identisch wie dort funktionieren (LG Mönchengladbach, Urteil vom 22. Februar 2019 – 11 O 197/18 –, juris Rn. 38; LG Krefeld, Urteil vom 15. Januar 2020 – 2 O 470/18 –, juris Rn. 70). Dies ist hier gerade nicht der Fall, so dass von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen ist.

Aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung weist das Fahrzeug einen erheblichen Mangel auf. Unerheblich ist hierbei, dass die Beklagte angibt, dass das Fahrzeug die Vorgaben der Euro-6-Norm erfüllen würde. Aus dem Umstand, dass das Kraftfahrtbundesamt die Nachbesserung für verpflichtend erklärt hat, kann ohne weiteres geschlossen werden, dass das Fahrzeug ohne Update nicht zulassungsfähig ist, weil es den einschlägigen Abgasnormen nicht entspricht (LG Mönchengladbach, Urteil vom 22. Februar 2019 – 11 O 197/18 –, juris Rn. 42). Die Rückrufaktion der Beklagten ist nicht freiwillig erfolgt oder eine bloße Kulanzmaßnahme, sondern notwendig um den Anforderungen des Kraftfahrtbundesamtes zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu genügen. Den Fahrzeughaltern ist es nicht freigestellt, das Update durchführen zu lassen oder nicht. Da bei Fahrzeugen, die entgegen zwingender unionsrechtlicher Vorschriften installierte Abschaltvorrichtungen aufweisen, zur Herstellung ihrer Vorschriftsmäßigkeit eine entsprechende Nachrüstung erforderlich ist, sieht sich der Halter eines solchen Fahrzeugs, solange eine ordnungsgemäße Nachrüstung nicht durchgeführt worden ist, einer drohenden Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV ausgesetzt. Aufgrund der gesetzeswidrigen Manipulation besteht daher zumindest die latente Gefahr, dass im Falle einer noch nicht erfolgten Nachrüstung die EG-Typengenehmigung und die daraus folgende Betriebszulassung widerrufen werden. Diese Gefahr hat aus kaufrechtlicher Sicht zur Folge, dass bei den betroffenen Fahrzeugen die Eignung für die gewöhnliche Verwendung fehlt und damit ein Sachmangel vorliegt. Denn der Käufer eines solchen Fahrzeugs muss damit rechnen, es aufgrund behördlicher Anordnung nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr nutzen zu dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob dem Fahrzeug derzeit eine entsprechende Zulassung entzogen wurde oder ob eine solche zunächst unterblieben ist (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, juris Rn. 17 ff.; OLG Nürnberg, Urteil vom 24. April 2018 – 6 U 409/17 –, juris Rn. 38).

Da die unstreitig vorhandene Warmlaufmodus eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt und eine schädigende Handlung der Beklagten begründet, kann im Ergebnis offenbleiben, ob die von der Klagepartei geltend gemachten weiteren Abschaltvorrichtungen vorliegen bzw. die Angaben zum CO₂-Ausstoß und zum Kraftstoffverbrauch nicht stimmen.

b) Die schädigende Handlung der Beklagten erfolgte sittenwidrig und die Klagepartei ist auch als Gebrauchtwagenkäufer vom Schutzbereich des § 826 BGB umfasst. (BGH, aaO).

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, wobei dies aufgrund einer umfassenden Würdigung von Inhalt, Zweck und Beweggründen des Handelns zu beurteilen ist. Diese Voraussetzungen sind nicht bei jedem Pflichtverstoß zu bejahen, sondern es muss eine besondere Verwerflichkeit hinzukommen, die im Falle einer Pflichtverletzung durch Unterlassung erfordert, dass das geforderte Handeln einem sittlichen Gebot entsprechen muss. Hierbei ist die Ersatzpflicht eines Schädigers – wie bei allen deliktsrechtlichen Ansprüchen – auf solche Schäden beschränkt, die in den Schutzbereich des verletzten Gebots oder Verbots fallen. Auf eine derartige Eingrenzung kann, um das Haftungsrisiko in angemessenen und zumutbaren Grenzen zu halten, auch im Rahmen des § 826 BGB nicht verzichtet werden. Ein Verhalten kann daher hinsichtlich bestimmter Personen und Schadensfolgen als sittlich anstößig zu qualifizieren sein, während diese Bewertung für andere ebenfalls adäquat verursachte Schadensfolgen ausscheidet. Die Ersatzpflicht beschränkt sich auf diejenigen Schäden, die dem in sittlich anstößiger Weise geschaffenen Gefahrenbereich entstammen. Geht man von diesen Grundsätzen aus, haftet die Beklagte gegenüber der Klagepartei nach § 826 BGB.

Allein der Einbau der entsprechenden Software bzw. das Inverkehrbringen mit der Software verstößt dabei noch nicht gegen die guten Sitten. Denn etwaige Schäden, die der Klagepartei im Zusammenhang mit dem Gefahrenbereich „EG-Übereinstimmungsbescheinigung“ entstanden sein könnten, sind aus der Haftung nach § 826 BGB auszunehmen. Der Schutzzweck der betreffenden gesetzlichen Regelungen des europäischen und des nationalen Rechts umfasst nicht den von der Klagepartei geltend gemachten Schaden. Es mag sein, dass verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten beim Einbau der entsprechenden Software im Verhältnis zur Umwelt, also in Bezug auf Belange des Umweltschutzes, sittenwidrig gehandelt haben. Dass aber daneben auch Sittenwidrigkeit im Verhältnis zu den Endkunden der Beklagten und damit vorliegend der Klagepartei vorliegt, kann insoweit nicht angenommen werden. Der geltend gemachte Schaden in Form des Abschlusses des ungewollten Kaufvertrags liegt außerhalb des Schutzbereichs des Gebots, Fahrzeuge nicht ohne gültige EG-Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr zu bringen.

Soweit die Kammer vor Erlass der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 25.05.2020 die Meinung vertrat, dass eine Haftung der Herstellerfirma bei Gebrauchtwagenkäufern nicht gegeben sei, hält die Einzelrichterin angesichts der aktuellen BGH- Entscheidung daran nicht fest (so z.B. Urteil im Verfahren 4 O 6613/18). Auch bei einem Gebrauchtwagenkäufer liegt ein Verstoß gegen die guten Sitten dahingehend vor, als Kaufinteressenten durch eine bewusste Täuschung zum konkreten Kauf bewegt werden (allgemein LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 86 f., nunmehr BGH, aaO). Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bewegen, handelt in der Regel sittenwidrig (Sprau, in: Palandt, 79. Auflage 2020, § 826 BGB Rn. 20). Der Fahrzeughersteller täuscht beim Direktverkauf oder beim Verkauf von Fahrzeugen durch Händler die Käufer vorsätzlich, wenn er die bewusst eingebaute unzulässige Abschaltvorrichtung nicht offenlegt. Die unzulässige Abschaltvorrichtung wurde von der Beklagten bewusst eingesetzt, eine fahrlässige Programmierung der Software scheidet aus. Dem Fahrzeughersteller ist ohne weiteres ersichtlich, dass für die Kaufentscheidung eines verständigen Erwerbers der Umstand von zentraler Bedeutung ist, ein den gesetzlichen Vorgaben entsprechendes Fahrzeug zu erwerben. Durch das vorsätzliche Verschweigen der unzulässigen Abschaltvorrichtung hat der Fahrzeughersteller über diesen zentralen Umstand getäuscht. Das betrügerische Verhalten erweist sich im Verhältnis zum Kunden auch als sittenwidrig. Denn Zweck der Konstruktion war es, die Fahrzeuge für umweltbewusste Käufer interessant zu machen, dadurch eine größere Anzahl von Fahrzeugen zu verkaufen und höhere Gewinne zu generieren. Ein anderes Motiv für den bewussten Einsatz von unzulässigen Abschaltvorrichtungen, die ansonsten keinerlei legitimen Zweck hatten, ist nicht ersichtlich und wurde von der insoweit sekundär darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten auch nicht aufgezeigt. Die Sittenwidrigkeit im Verhältnis zu einem Käufer ist dahingehend begründet, dass die Beklagte ihr eigentlich erlaubtes Ziel der Erhöhung des Gewinns durch arglistige Täuschung der zuständigen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde erreichen wollte und damit in Kauf nahm, dass jeder Käufer - sei es bei Erwerb eines Neuwagens, sei es bei Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs - mit negativen Folgen und Schäden rechnen muss und Vorschriften zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt verletzt werden können. Denn es besteht zumindest die latente Gefahr, dass die Betriebszulassung aufgrund der Abschaltvorrichtung entzogen wird. Diese mögliche Folge wurde offensichtlich von den handelnden Personen billigend in Kauf genommen, um weitere Gewinne erzielen zu können. Die Beklagte hat daher nicht nur gegen Vorschriften zum Umweltschutz verstoßen, sondern auch gegenüber Verbrauchern planmäßig das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verschleiert, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, und so aus Gewinnstreben sittenwidrig gehandelt. Ein solches Handeln verstößt ersichtlich gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden und erfüllt damit die Tatbestandsvoraussetzun-

gen des § 826 BGB.

c) Die Beklagte hat durch Personen gehandelt, für deren sittenwidrige Schädigung sie gemäß § 31 BGB einzustehen hat. Ein verfassungsmäßige Vertreter der Beklagten hat den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht.

Zwar trifft hierfür grundsätzlich die Klagepartei die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es vorliegend der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs stehenden Kläger die wesentlichen Tatsachen kennt (LG Dortmund, Urteil vom 15. Januar 2019 – 12 O 262/17 –, juris Rn. 89).

Der Vorstand der Beklagten kann sich das Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hat, die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entwickeln und einzusetzen. Die Klagepartei behauptet, Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten hiervon Kenntnis gehabt. Dies ist nachvollziehbar und lebensnah. Bei dem Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei einem ganzen Fahrzeugtyp handelt sich um eine weitreichende unternehmerische Entscheidung, die von untergeordneten Mitarbeitern grundsätzlich nicht ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird. Auch ist im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben davon auszugehen, dass bei der Beklagten Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand für alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch Kontrollmaßnahmen auch gewährleistet waren. Hier muss davon ausgegangen werden, dass der Vorstand eines Fahrzeugherstellers sich hinreichende Kenntnis davon verschafft, ob der eingesetzte Motor den gesetzlichen Vorgaben gerecht wird. Der Vortrag der Klagepartei ist somit als hinreichend substantiiert anzusehen. Vor diesem Hintergrund oblag es der Beklagten im Einzelnen darzulegen, welche Entscheidungsträger wann und in welchem Umfang von dem Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung Kenntnis erlangten und aufgrund welcher Umstände sie gegebenenfalls davon hätten ausgehen können, dass es sich nicht um eine solche handelt. Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen, so dass die betreffende Behauptung der Klagepartei, dass Vorstandsmitglieder Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung und diesen gebilligt hätten, als zugestanden im Sinne von § 138 Abs. 3 ZPO gilt.

Der Annahme einer sekundären Darlegungslast steht hierbei nicht entgegen, dass möglicherweise einzelnen Vertreter der Beklagten ein Schweigerecht im Hinblick auf die Gefahr einer Strafverfolgung zustehen könnte. Der Beklagten als eigenständiger juristischer Person steht ein solches Schweigerecht jedenfalls nicht zu (OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –,

juris, Rn. 45).

d) Der Klagepartei ist ferner durch das Handeln der betreffenden Personen der Beklagten ein kausaler Schaden entstanden.

Im Rahmen der Haftung nach § 826 BGB liegt ein Schaden auch dann vor, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (vgl. nur BGH NJW-RR 2015, 275, 276). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist.

Diese Voraussetzungen liegen vor (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Januar 2020 – I-13 U 81/19 –, juris Rn. 26 ff.; BGH aaO)).

aa) Es steht außer Zweifel, dass unter normalen Umständen kein verständiger Autokäufer ein Kraftfahrzeug kauft, welches zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die behördlicherseits gleichwohl erteilte Typengenehmigung durch Manipulationen erschlichen hat. Denn es besteht zumindest die latente Gefahr, dass das Kraftfahrtbundesamt eine Betriebsuntersagung ausspricht, wodurch das Fahrzeug zur gewöhnlichen Verwendung überhaupt nicht mehr geeignet wäre. Dass der Käufer das Risiko bewusst eingegangen wäre, ist vorliegend nicht ersichtlich. Soweit das hypothetische Verhalten der Klagepartei bei Vertragsschluss nicht bereits als offenkundig angesehen werden kann, streitet nach der allgemeinen Lebenserfahrung zumindest eine tatsächliche Vermutung im Sinne eines Anscheinsbeweises dafür, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte (vgl. auch OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 38). Die so begründete Vermutung wurde seitens der Beklagten zu 2) noch nicht einmal im Ansatz erschüttert.

bb) Zudem besteht kein Zweifel daran, dass im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Leistung für Zwecke der Klagepartei nicht voll brauchbar war. Dies ist bei einer ungewollt eingegangenen Verbindlichkeit als einschränkendes Korrektiv für die weite Fassung des Vermögensschadensbegriffs zu sehen. Die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung darf nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen werden, sondern auch die Verkehrsanschauung muss bei Berücksichtigung der Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansehen (BGH DNotZ 1998, 349, 354). Zumindest ex ante bestand die nicht nur theoretische Gefahr einer Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung. Da hiermit der hauptsächliche Verwendungs-

zweck (allgemeine Nutzung im Straßenverkehr) gefährdet ist, begründet bereits dies nach der Verkehrsanschauung eine Nachteiligkeit des Vertrags (vgl. OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 32 f.).

cc) Dem Schaden der Klagepartei stünde auch nicht entgegen, sofern an ihrem Fahrzeug auf Kosten der Beklagten das Softwareupdate durchgeführt würde. Das Update kann nicht im Nachhinein den bereits entstandenen Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB beseitigen, selbst wenn hierdurch die Mängel beseitigt sein sollten. Maßgeblich ist vielmehr der Zeitpunkt des Vertragsschlusses (ebenso OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 34).

e) Die verantwortlichen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten handelten auch vorsätzlich. Für § 826 BGB ist zu fordern, dass der Täter Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände, des Schadenseintritts und der Kausalität hat. Hierbei reicht das Bewusstsein aus, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt und das Schädigungsrisiko billigend in Kauf genommen wird (vgl. Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 BGB Rn. 25 ff.). Für die verantwortlichen Personen der Beklagten war ohne weiteres ersichtlich, dass aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung zumindest die latente Gefahr eines Widerrufs der Betriebszulassung bestand und die Kunden ihrer Kaufentscheidung zugrunde legen, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Zulassungsvorgaben entspricht. Auch war ihnen der Zweck des Einbaus der Abschaltvorrichtung bewusst. Die betreffenden verfassungsmäßig berufenen Vertreter hatten daher Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen und handelten vorsätzlich. Auch insoweit kommt eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten zum Tragen, der diese nicht nachgekommen ist (vgl. auch OLG München, Urteil vom 15. Januar 2020 – 20 U 3219/18 –, juris Rn. 46 ff.).

f. Aufgrund des bestehenden Anspruchs hat die Beklagte das streitgegenständliche Fahrzeug zurück zu nehmen und den bezahlten Kaufpreis abzüglich gezogener Nutzungen zu erstatten. Bei Übergabe des PKWs an den Kläger wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 33.950 km auf, im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand 82.142 km. Die Einzelrichterin schätzt die Gesamtleistung des Fahrzeugs nach § 287 BGB auf 300.000 km (so auch OLG Düsseldorf, Urteil vom 30.01.2020 - I- 13 U 81/19- juris, Rn 50).

Der Nutzungersatz bestimmt sich nach der Formel : Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : Restnutzungsdauer. Dies ergibt einen Betrag von 8.229, 14 € (45.430,-€ x 48.192 km : 266.050 km).

g. Der Zahlungsanspruch ist ab Rechtshängigkeit zu verzinsen.

2. Die Klagepartei hat Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten. Ein hinreichendes Angebot der Klagepartei liegt in der Klageerhebung, mit der eine Zug- um- Zug Leistung unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung geltend gemacht wird.

3. Weiter war festzustellen, dass die Beklagte dem Kläger etwa noch entstehende Schäden zu ersetzen hat, die aus der Ausstattung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

4. Im übrigen war die Klage abzuweisen.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 ZPO

Die Einzelrichterin bemisst den Streitwert hinsichtlich des Feststellungsanspruchs auf Zahlung von Schadensersatz pauschal mit 1.000,- €. Ein (weit) höherer Schaden ist nicht zu erwarten, da durch Rückgabe des Fahrzeugs zumindest das Risiko eines geringeren Weiterverkaufspreises nicht besteht. Die Feststellung des Annahmeverzugs ist bei der Streitwertbemessung nicht gesondert zu berücksichtigen.

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 Nürnberg-Fürth

Fürther Str. 110
90429 Nürnberg

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.

gez.

Dr. Schmechtig-Wolf
Vorsitzende Richterin am Landgericht

Verkündet am 13.07.2020

gez.
Ceylan, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Für die Richtigkeit der Abschrift
Nürnberg, 13.07.2020

Ceylan, JAng
Ceylan, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle