

**Beglaubigte Abschrift**

3 O 238/20



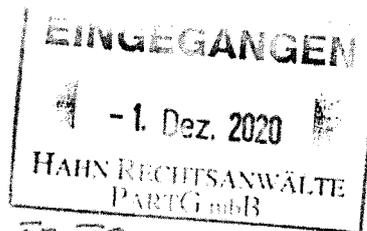
Verkündet am 26.11.2020

Mikolajczak, Justizbeschäftigte  
als Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle

**Landgericht Paderborn**  
**IM NAMEN DES VOLKES**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit



FA TB 15.12.2020  
FA 25 04.01.2021  
FA BBG 01.02.2021  
FA JW 01.06.2021

Prozessbevollmächtigte:

Klägers,  
Rechtsanwälte Hahn Rechtsanwälte PartG  
mbB, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

die Audi AG, vertr.d.d. Vorstand, d. vertr.d.d. Vors. Abraham Schot, Auto-Union-  
Straße 1, 85045 Ingolstadt,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Paderborn  
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 22.10.2020  
durch den Richter Gantzke als Einzelrichter

**für Recht erkannt:**

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 15.885,53 € nebst Zinsen in Höhe  
von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.07.2020  
zu zahlen sowie den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem  
Darlehensvertrag mit der Audi Bank AG zur Darlehensvertrags-Nummer  
in Höhe von derzeit 13.346,39 € freizustellen jeweils Zug um Zug  
gegen Abtretung der Rechte aus dem Darlehensvertrag und Herausgabe des

Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI clean Diesel 4 G quattro, FIN:

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers und der Abtretung der Rechte aus dem unter Ziffer 1) genannten Darlehensvertrag zu dem Fahrzeug Audi A6 3.0 TDI clean Diesel 4 G quattro, FIN: \_\_\_\_\_ in Annahmeverzug befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

#### **Tatbestand:**

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Rückwicklung eines Kaufvertrags Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung in Anspruch.

Der Kläger erwarb am 04.05.2018 bei der \_\_\_\_\_ in Paderborn einen Audi A6, 3.0 RDI mit der FIN \_\_\_\_\_ und einer Laufleistung von 51.102 km. Der Kaufpreis für den Pkw betrug 31.988,00 €. Wegen der Einzelheiten wird auf den Inhalt der Anlage K1a Bezug genommen.

Auf den Kaufpreis erbrachte der Kläger eine Baranzahlung in Höhe von 9.988,00 €; den restlichen Kaufpreis in Höhe von 22.000,00 € finanzierte er über ein Darlehen der Audi Bank AG zur Vertragsnummer \_\_\_\_\_ mit einer Laufzeit von 48 Monaten. Dabei betrug der Nettodarlehensbetrag 22.000,00 € zzgl. Zinsen von 1.677,20 €, sodass sich ein zurückzuzahlendes Darlehen in Höhe von brutto 23.677,20 € ergab (Anlage K1c). Seit dem 01.07.2018 zahlt der Kläger vereinbarungsgemäß die Darlehensraten in Höhe von monatlich 250,00 €, sodass zum Entscheidungszeitpunkt 28 Raten in Höhe eines Betrages von insgesamt 7.000,00 € gezahlt wurden. Am 07.02.2020 erbrachte der Kläger eine Sonderzahlung in Höhe von 3.177,20 €, woraufhin er eine Erstattung in Höhe von 153,61 € erhielt. Es errechnete sich ein insgesamt an die Audi Bank gezahlter – und aus dem

Klageantrag zu 1a) ersichtlicher – Betrag in Höhe von 20.165,20 €. Die noch offenen Darlehensverbindlichkeiten betragen – wie aus dem Klageantrag zu 1b) ersichtlich – 13.346,39 €.

Weiter ist in dem Darlehensvertrag ein verbrieftes Rückgaberecht vereinbart worden. Ein solches eröffnet Darlehensnehmern die Möglichkeit, das finanzierte Fahrzeug bei Fälligkeit der Schlussrate des Darlehens zu einem bereits bei Vertragsschluss festgesetzt Kaufpreis an den Händler zurückzugeben.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein 3,0-Liter-Dieselmotor eingebaut, der ausweislich der gegebenen Genehmigungen der Abgasnorm EURO 6 genügt. Es verfügt über mehrere Technologien zur Reduktion des Stickoxidausstoßes, insbesondere über ein Abgasrückführungssystem und über einen SCR-Katalysator, der mit Ad-Blue betrieben wird. In welchem Umfang die Abgasrückführung zum Einsatz kommt, ist unter anderem davon abhängig, welcher Außentemperaturbereich gegeben ist. Zudem wird der erst ab einer bestimmten Betriebstemperatur funktionierende SCR-Katalysator unter bestimmten Bedingungen aufgeheizt, um eine effiziente NOx-Reduktion zu erreichen.

Zum Nachweis, dass ein Kraftfahrzeug bei seinem Betrieb die europaweit einheitlich festgesetzten Abgasgrenzwerte einhält, muss – gerichtsbekannt – das Fahrzeug über eine Typp Genehmigung gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen. Die zur Erteilung dieser Typp Genehmigung durchgeführte Prüfung der Abgasgrenzwerte erfolgt in einem europaweit festgelegten einheitlichen Testverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), auf einem Prüfstand. Die vorgenannte EG-Verordnung legt in Art. 5 Abs. 2 fest, dass sog. "Abschalteinrichtungen" unzulässig sind, wenn nicht eine der drei dort normierten Ausnahmekonstellationen vorliegt, nämlich, dass die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, dass die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist, oder dass die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind. In Art. 3 Nr. 10 der Verordnung wird als "Abschalteinrichtung" definiert ein Konstruktionsteil, 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.

In einem ergangenen Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes (KBA), der sich auf Fahrzeuge mit Motoren, wie dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten bezog, heißt es u.a.:

*„Das KBA untersucht unter anderem die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Betrachtet werden vorliegend die Fahrzeuge Audi A6 und A7 jeweils 3.0 l Diesel Euro 6.*

*[...]*

*Insgesamt verwendet Audi 4 verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A – D dargestellt werden.*

### **Strategien A und B**

*Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer Aufheizstrategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie „alternatives Aufheizen“ (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.*

*Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h. alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Abwehrstrategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzeugzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleinere Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der Aufheizstrategie.*

*Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie als eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein höherer NH<sub>3</sub>-Füllstand im SCR erreicht.*

*Die Parameter und die dazugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.*

*[....]*

*Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden Arbeitsstrategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EWG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2, a) - c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung Sinne von Art. 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet. [....]"*

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt des genannten Bescheids Bezug genommen (vgl. Anlage K18).

Das KBA, das einen Rückruf u.a. des streitgegenständlichen Fahrzeugs veranlasste, gab in der Folge ein Software-Update frei, das die vorgenannte Abschalt-Software entfernen soll. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug wurde dieses Software-Update – Rückruf-Code 23X6 – durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 22.10.2020 betrug der Kilometerstand 84.402 km.

Der Kläger ist der Ansicht, dass in seinem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut worden sei. Durch die Verwendung der unzulässigen Motorsteuerungssoftware würden die gesetzlich zulässigen Stickoxid-Grenzwerte in seinem Fahrzeug deutlich überschritten. Denn die schadstoffmindernde sog. „schnelle Motoraufwärmfunktion“ springe bei seinem Fahrzeug nur im Prüfzyklus an, wodurch im realen Betrieb eine NOx-Schadstoffminderung unterbleibe.

Der Kläger ist der Ansicht, dass eine sittenwidrige Handlung der Beklagten aufgrund des Umstandes begründet sei, dass unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung billigend in Kauf genommen worden sei, dass jeder Käufer einen Schaden erleiden würde. Es sei der Beklagten darum gegangen, die Öffentlichkeit in Gänze glauben zu lassen, dass ihre Diesel-Fahrzeuge auf rechtmäßige Art und Weise die gesetzlichen Grenzwerte einhielten. Dazu behauptet der Kläger, dass sein Schaden darin begründet sei, dass er mit dem streitgegenständlichen Kaufvertrag eine ungewollte Verpflichtung eingegangen sei. Er hätte diesen unter keinen Umständen in der Kenntnis abgeschlossen, dass in dem Pkw eine gesetzlich unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei, das Fahrzeug also nicht vorschriftsmäßig sei und nicht die angegebenen EU-Abgasnormen einhalte, sondern diese Normkonformität nur mittels einer Software unter bestimmten, von dieser Software erkannten, Testbedingungen vortäusche.

Der Kläger behauptet, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor sowie das Fahrzeug mit Wissen und Willen des eigenen Vorstandes hergestellt und in den Verkehr gebracht habe. Über die Art und Weise, wie die Abgasreinigung im Fahrzeug des Klägers angeblich funktionieren sollte, sei der Vorstand der Beklagten von Beginn an informiert gewesen.

Hinsichtlich der von ihm beehrten Feststellung der künftigen Schadensersatzpflicht trägt er vor, dass nicht absehbar sei, wie die Kfz-Haftpflichtversicherungen und die Ordnungsbehörden auf den Sachverhalt reagieren würden. Zudem sei nicht auszuschließen, dass er als Halter aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtungen auch Jahre später noch Steuernachforderungen durch den Steuerbehörden ausgesetzt sei.

Der Kläger beantragt,

1.

- a. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.165,20 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.07.2020 zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 0,0916829 Euro pro gefahrenen Kilometer seit dem 09.05.2018 (Kilometerstand bei Erwerb: 51.162 km), die sich nach folgender Formel berechnet:  $(31.988,00 \text{ €} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 348.898$ ;
- b. die Beklagte weiter zu verurteilen, den Kläger von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Audi Bank AG zur Darlehensvertrags-Nummer \_\_\_\_\_ in Höhe von derzeit 13.346,39 € freizustellen

jeweils Zug um Zug gegen Abtretung der Rechte aus dem Darlehensvertrag und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI clean Diesel 4 G quattro, FIN: \_\_\_\_\_ ;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Pkw des Klägers und der Abtretung der Rechte aus dem unter Ziffer 1b) genannten Darlehensvertrag zu dem Fahrzeug Audi A6 3.0 TDI clean Diesel 4 G quattro, FIN: \_\_\_\_\_ in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Audi A6 3.0 TDI clean Diesel 4 G quattro, FIN: \_\_\_\_\_ mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte rügt die Zulässigkeit des Feststellungsantrags zu 3).

Die Beklagte meint, dass eine vorsätzliche, sittenwidrige Schädigung des Klägers nicht vorliege. Die Beklagte habe den Kläger nicht im Zusammenhang mit der Typengenehmigung getäuscht. Die Genehmigungen für das streitgegenständliche

Fahrzeug hätten die ganze Zeit über vorgelegen und seien nach wie vor gültig. Zudem fehle es an einer erforderlichen Kausalität zwischen dem Schädigungsvorwurf und der Entscheidung des Klägers zum Abschluss des Vertrages.

Im Übrigen sei kein Schaden des Klägers zu erkennen. Dazu vertritt die Beklagte die Ansicht, dass der Kläger kein Gebrauchtwagenrisiko trage, da in dem Darlehensvertrag – unstreitig – ein verbrieftes Rückgaberecht vorgesehen ist. Im Übrigen sei darüber hinaus weder ein Minderwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs noch sonst eine Nachteilhaftigkeit des Kaufvertrages ersichtlich.

Wegen des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung wird Bezug genommen auf das Sitzungsprotokoll vom 22.10.2020 (Bl. 163 f. d.A.). Die Klage wurde am 27.07.2020 zugestellt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

#### **Entscheidungsgründe:**

Die überwiegend zulässige Klage ist begründet; im Übrigen ist sie bereits unzulässig.

I.

Der Feststellungsantrag zu 3) ist unzulässig.

Insofern fehlt es an dem erforderlichen Feststellungsinteresse gem. § 256 I ZPO. Sind nämlich, so wie hier, Gegenstand der Klage reine Vermögensschäden und geht es nicht um die Beeinträchtigung absoluter Rechtsgüter, so ist bereits die Zulässigkeit der Feststellungsklage von der Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts abhängig. Der Kläger als Anspruchsteller trägt in diesem Fall die Darlegungs- und Beweislast für die Tatsachen, aus denen sich die Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadens ergibt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 14. August 2020 – 45 U 22/19 –, Rn. 71 - 72, juris mit Verweis auf BGH MDR 2014, 1178 - juris Rdz. 20 mwN).

Dieser Darlegungs- und Beweislast hat der Kläger nicht genügt. Er macht lediglich geltend, er befürchte, nachträglich zu höheren Kfz-Steuern herangezogen zu werden. Das reicht deshalb nicht aus, weil die Problematik des hier einschlägigen Sachverhaltskomplexes bereits mehrere Jahre bekannt ist, ohne dass Anhaltspunkte für eine beabsichtigte nachträgliche höhere Besteuerung der betroffenen Pkw bestehen. Mit einer solchen ist auch deshalb nicht zu rechnen, weil sich die Besteuerung von Kraftfahrzeugen nach deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß richtet, während die Abgasmanipulationen allein den Stickoxidausstoß betrafen (vgl. OLG Hamm, aaO.).

II.

Im zulässigen Umfang ist die Klage begründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte aus dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Erstattung des für den streitgegenständlichen Pkw gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs, wobei er sich die seit dem Erwerb aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen im Wege des Vorteilsausgleichs schadensmindernd anrechnen lassen muss.

a)

Der Kläger hat durch ein Verhalten der Beklagten, nämlich durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Pkws mit einem, wie die Beklagte bzw. ihre maßgeblichen Organe wussten, technisch mangelbehafteten Motor, einen Schaden erlitten.

Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung. Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird von der Rechtsprechung seit jeher weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. In Parallele zur Betrugsdogmatik hat auch der Schadensbegriff des § 826 BGB einen subjektiven Einschlag. Nach dem subjektbezogenen Schadensbegriff stellt auch der Abschluss eines Geschäfts,

welches nicht den Zielen des Geschädigten entspricht, einen Schaden im Rahmen des § 826 BGB dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt. Es sind gerade auch solche Fälle erfasst, die im Strafrecht unter dem Stichwort des Eingehungsbetrugs gewürdigt werden. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts (vgl. BGH, Urteil v. 19.07.2004, Az. II ZR 402/02, juris Rz. 41; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 84; LG Siegen, Urteil vom 11. Februar 2020 – 5 O 136/19, Rn. 20, juris; MünchKomm/Wagner, 7. Auflage 2017, BGB, § 826, Rn. 42).

aa)

Der Kläger hat mit dem von der Beklagten hergestellten und in Verkehr gebrachten Pkw ein Fahrzeug erworben, welches in einem bedeutsamen Gesichtspunkt anders beschaffen war, als er dies erwarten durfte. Ein vernünftiger Durchschnittskäufer darf nämlich davon ausgehen, dass ein von ihm erworbener Pkw entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist. Hierzu gehört, dass die für das Fahrzeug erforderliche Typgenehmigung nicht durch Täuschung erwirkt wurde. Das gilt auch dann, wenn der Käufer sich bis zum Bekanntwerden einer solchen Täuschung keine konkreten Vorstellungen von den technischen Einrichtungen und den rechtlichen Voraussetzungen für die Typgenehmigung gemacht hat (so auch OLG Köln, Beschluss v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 36, 38). Bei der in das streitgegenständliche Fahrzeug implementierten Motorsteuerungssoftware handelt es sich nach der zutreffenden und von der Kammer geteilten Beurteilung des KBA um eine gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung.

Die von der Beklagten in das streitgegenständliche Fahrzeug implementierte Motorsteuerungssoftware beinhaltet nämlich eine Aufheizstrategie, die im Wesentlichen nur beim Durchlaufen des Prüfstandsverfahrens des NEFZ anspricht, im realen Verkehr hingegen nicht aktiviert wird, und die das Stickoxidemissionsverhalten des Fahrzeugs auf dem Prüfstand gegenüber dem Emissionsverhalten im normalen Fahrbetrieb verbessert. Darauf, wie diese Verbesserung des Emissionsverhaltens im Einzelnen technisch erreicht wird, kommt es für die Beurteilung nicht an; entscheiden für die Einstufung als unzulässige Abschaltvorrichtung ist nur der Umstand, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im normalen Fahrbetrieb im Vergleich zum

Prüfstandsverhalten verringert wird ohne dass eine der in Art. 5 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 715/2007 enumerativ aufgezählten Ausnahmen vorliegt. Das Gericht legt seiner Entscheidungsfindung die Beurteilung dieser – als solchen unstreitigen – Aufheizstrategie durch das KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung als zutreffend zugrunde, ohne sich insoweit zur Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens gehalten zu sehen.

Das Vorhandensein der nach alledem vom KBA zu Recht als unzulässige Abschaltvorrichtung eingestuften Aufheizstrategie in dem streitgegenständlichen Pkw begründet eine technische Mangelhaftigkeit des von dem Kläger erworbenen Fahrzeugs mit potentieller Gefahr seiner Stilllegung, was als Schaden im Sinne des § 826 BGB vollkommen ausreicht. Zudem entsprechen die unter Umweltschutzgesichtspunkten bedeutsamen Schadstoffimmissionen des Fahrzeugs nicht jenen, die der Kläger aufgrund der gesetzlichen Grenzwerte und des erfolgreichen Durchlaufens des NEFZ-Prüfstandsverfahrens erwarten durfte. Zwar ist es allgemein bekannt, dass die auf dem Prüfstand ermittelten Abgaswerte im realen Straßenverkehrsbetrieb regelmäßig nicht erreicht werden. Allerdings dürfen die Käufer von Kraftfahrzeugen berechtigterweise erwarten, dass diese übliche Abweichung nicht durch den Einsatz einer Manipulationssoftware noch vergrößert wird (so auch LG Siegen, Urteil vom 11. Februar 2020 – 5 O 136/19 –, Rn. 28, juris). Die schädigende Handlung bei der Implementierung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in eine Motorsteuerung liegt gerade darin, dass dadurch Fahrzeuge in einem Zustand in den Verkehr gebracht werden, in welchem durch die eingebaute unzulässige Abschaltvorrichtung dem Prüfstandsverfahren die Aussagekraft in Bezug auf den realen Fahrbetrieb des Fahrzeugs genommen wird und damit die ohnehin durch die Beschränkung auf die Prüfstandswerte nur eingeschränkte staatliche Kontrolle der Abgasgrenzwerte ihre Wirksamkeit vollends verliert.

bb)

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren. Die im Rahmen des § 826 BGB verletzte Verhaltensnorm, in deren Schutzzweckzusammenhang der Schaden fallen muss, um zurechenbar zu sein, ist hier nicht nur die öffentlich-rechtliche Vorschrift des Art. 4 Abs. 1 VO (EG) 715/2007, die möglicherweise nicht dem Individualschutz dient, sondern die Anforderung an einen Fahrzeug- und Motorenhersteller, nur solche Fahrzeuge herzustellen und in

Verkehr zu bringen, deren Betriebsgenehmigung er nicht durch Täuschung erwirkt hat und die nicht aufgrund einer solchen Täuschung technisch und rechtlich mangelbehaftet und von der Gefahr einer Stilllegung bedroht sind. Bereits der Erwerb eines solchen Fahrzeugs stellt für den Kunden einen Schaden dar, der der Beklagten vollumfänglich zuzurechnen ist.

cc)

Auch die Durchführung des von der Beklagten entwickelten Software-Updates ändert nichts an der im Rahmen des § 826 BGB allein maßgeblichen rechtlichen Bewertung, dass dem Kläger zunächst durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden ist. Der Gedanke einer nachträglichen Nachbesserung zur Abwendung von Schadensersatzansprüchen des Geschädigten ist dem Deliktsrecht fremd (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 100).

b)

Der Schaden wurde durch die Beklagte kausal verursacht. Die schädigende Handlung liegt in dem Inverkehrbringen des gesetzeswidrigen Motors, welcher in der Folge in das streitgegenständliche Fahrzeug eingebaut wurde. Dies ist für den entstandenen Schaden ohne weiteres zurechenbar kausal geworden ist. Auch wenn hier als Anknüpfungspunkt der Kausalitätsprüfung nicht das Inverkehrbringen gewählt wird, sondern die Täuschung der Beklagten über ein ordnungsgemäßes Vorgehen nach der VO (EG) 715/2007 nebst Durchführungsverordnung, ist die Kausalität zu bejahen. Denn es kann schon nach der allgemeinen Lebenserfahrung festgestellt werden, dass die Umweltverträglichkeit und insbesondere die Gesetzmäßigkeit eines Fahrzeugs bzw. eines Motors für die Kaufentscheidung von Bedeutung sind. Dies genügt zur Feststellung eines Ursachenzusammenhangs (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 - V ZR 34/94 -, Rn. 17, juris).

Die Kausalität der Täuschung für den Vertragsschluss ist auch nicht durch das im Darlehensvertrag vereinbarte verbrieftes Rückgaberecht widerlegt, aufgrund dessen der Kläger das Fahrzeug bei Fälligkeit der Schlussrate des Darlehens zu einem bereits bei Vertragsschluss festgesetzten Kaufpreis an den Händler zurückzugeben hat. Einen Rückschluss auf seine Motivationslage im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses lässt dies jedenfalls nicht zu. Der Kläger muss sich nicht auf ein in Unkenntnis der Betroffenheit des streitgegenständlichen Pkws vereinbartes Rückgaberecht verweisen lassen, wenn er gemäß §§ 826, 249 Abs. 1 BGB einen

Anspruch darauf hat, so gestellt zu werden, als ob er den Kaufvertrag nicht geschlossen hätte (so auch: OLG München Endurteil v. 12.11.2019 – 18 U 3889/19, BeckRS 2019, 41894 Rn. 60-62, beck-online).

c)

Diese Schadenszufügung geschah auch in sittenwidriger Weise. Unter einer gegen die guten Sitten verstoßenden Verhaltensweise versteht man eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (Palandt/Sprau, BGB, 79. Aufl., Rz. 4 zu § 826 BGB). Das setzt eine besondere "Verwerflichkeit des Verhaltens" voraus, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

Die Sittenwidrigkeit folgt im vorliegenden Fall daraus, dass die Beklagte unter Nutzung einer – wie ausgeführt – gesetzeswidrigen Optimierung der Motorsteuerungssoftware die Unkenntnis der Käufer hierüber zur Gewinnerzielung ausnutzte und dem Käufer diesen Softwareeinsatz nicht offenbarte.

Bei Würdigung der Gesamtumstände war das Verschweigen des Einsatzes der gesetzeswidrigen, auf Entdeckung des NEFZ abgestellten Software auch unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Anstandsmaßstabs als sittenwidrig zu bewerten, da ein derartiges Verhalten mit den Grundbedürfnissen loyaler Rechtsgesinnung unvereinbar ist und von einem redlichen und rechtstreuen Verbraucher auch nicht erwartet werden kann (vgl. BGH, Urt. v. 09.07.1953, Az.: IV ZR 242/52). Gerade das heimliche Vorgehen der Beklagten unter Ausnutzung eines eigenen Informations- und Wissensvorsprungs gegenüber dem nichtsahnenden Verbraucher – wie vorliegend des Klägers – lässt das Verhalten der Beklagten als rechtlich sittenwidrig erscheinen. Die Manipulation konnte von einem Verbraucher als technischen Laien nicht erkannt werden, sodass die Beklagte von vornherein einkalkulierte, dass die Manipulation nicht entdeckt wird. Dieses erscheint insbesondere vor dem Hintergrund besonders verwerflich, da die Entscheidung zum Kauf eines Kraftfahrzeugs, zumindest für den durchschnittlichen Verbraucher, mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist, der bei lebensnaher Betrachtung auf einer wohl überlegten und abwägenden Entscheidung fußt. Es verstößt auch gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden, wenn ein Hersteller eine Software einsetzt, die die Einhaltung der gesetzlichen

Umweltstandards „vorspielt“, um damit ein dem gesellschaftlichen Zeitgeist der Umweltfreundlichkeit und Umweltverträglichkeit entsprechendes Fahrzeug zu vermarkten. Die objektive Sittenwidrigkeit der schädigenden Handlung rührt auch daher, dass die Beklagte gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstößt und durch den zigtausendfachen Vertrieb der betroffenen Fahrzeuge nicht nur eine Schädigung der Umwelt unmittelbar, sondern auch der Gesundheit anderer Menschen in Kauf genommen hat. Ferner wurden die Kunden über die Eigenschaften der von ihnen gekauften Fahrzeuge getäuscht.

Seitens der Beklagten sind nicht einfach nur die Vorgaben bezüglich des zulässigen Abgasausstoßes außer Acht gelassen und massenhafte, erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt worden, sondern mit der Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen worden, um ihr einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder sie wettbewerbsfähig zu halten, weil sie entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Unfähigkeit oder Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Autos bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt so zu schädigen, dass Gesundheitsgefahren drohen, weil die Schadstoffwerte (NOx) erhöht werden, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen (LG Krefeld, Urteil vom 11. März 2020 – 2 O 509/18 –, Rn. 27 - 28, juris, LG Saarbrücken, Ur. v. 13.03.2020 – 12 O 23/19, juris; LG Münster, Ur. v. 28.01.2020 – 14 O 163/19).

d)

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen.

Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter i. S. d. § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, juris Rz. 13). Dabei zählen allerdings zu den verfassungsmäßig berufenen Vertretern einer Gesellschaft im Sinne des § 31 BGB nicht nur die satzungs- oder gesetzmäßigen Organe einer juristischen Person, wie etwa Vorstandsvorsitzende und Vorstandsmitglieder einer Aktiengesellschaft, sondern alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und

Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Personen zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und die die juristische Person insoweit repräsentieren. Es ist weder erforderlich, dass die Tätigkeit des verfassungsmäßig berufenen Vertreters satzungs- oder gesetzmäßig vorgesehen ist, noch muss er rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht für das Unternehmen besitzen. Zu dem Personenkreis, deren Handeln sich die Beklagte entsprechend § 31 BGB zurechnen lassen muss, gehören deshalb auch leitende Angestellte (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 66; Palandt/Ellenberger, BGB, 79. Auflage, Rz. 6 zu § 31 BGB).

Davon ist aber für die hier zu treffende Entscheidung auszugehen. Denn die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, wie die Entscheidungsstrukturen bei der Entwicklung und Zulassung einer Motorserie wie der im klägerischen Fahrzeuge verbauten, welches ihrer Organe Kenntnis von der Funktionsweise der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat, nicht nachgekommen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei – hier der Kläger – außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner - die Beklagte - sie hat und ihr nähere Angaben zumutbar sind. Dies ist hier der Fall.

Der Kläger hat ausreichend dargelegt, warum davon auszugehen ist, dass die bei der Beklagten tätigen Führungspersonen Kenntnis von der Entwicklung und dem Einbau der streitgegenständlichen Motorsoftware gehabt haben mussten. Allerdings hat der Kläger keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Hingegen hat die Beklagte jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Abschalteneinrichtung abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so der Klägerin zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Wenn die Beklagte aber nicht darlegt, welche Erkenntnisse im Hinblick auf die interne Verantwortlichkeit die Ermittlungen ergeben haben, kann die Klägerseite keinen weiteren Vortrag im Hinblick auf die Kenntnisse der entscheidenden Personen vorbringen. Die Nichterfüllung der sekundären

Darlegungslast der Beklagten hat zur Folge, dass der klägerische Vortrag gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden zu behandeln ist (vgl. LG Münster, Urteil vom 28. Januar 2020 – 14 O 163/19 –, Rn. 39 - 40, juris).

e)

Die Beklagte hat auch sämtliche vorbeschriebenen Merkmale der Schadenszufügung im Sinne des § 826 BGB in ihrer Person vorsätzlich verwirklicht. Erforderlich hierfür ist im Rahmen von § 826 BGB die Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände.

Die Beklagte handelte mit Schädigungsvorsatz im Sinne des § 826 BGB. Insoweit muss der Schädiger nicht im Einzelnen wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen haben (BGH, Urteil v. 19. Juli 2004, Az. II ZR 402/02, juris Rz. 47; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 61). Für die beteiligten Organe der Beklagten im Sinne des § 31 BGB war aufgrund ihrer Kenntnis – s.o. – von der Implementation der Software offensichtlich, dass die Kunden der Beklagten künftig Fahrzeuge erwerben würden, welche ihren berechtigten Erwartungen an den gesetzeskonformen Erwerb der Typgenehmigung und die technische Mangelfreiheit nicht entsprachen, was sich zudem nachteilig auf den Vermögenswert der Fahrzeuge auswirken würde.

Auch das Bewusstsein der die Sittenwidrigkeit begründenden objektiven Umstände ist beim Vorstand der Beklagten – wie dargelegt – vorliegend aufgrund ihres unwirksamen Bestreitens zugrunde zu legen.

f)

Dem Kläger ist auch ein Schaden entstanden.

Im Rahmen des § 826 BGB richtet sich die Rechtsfolge des Schadenersatzanspruchs auf den Ersatz des sog. „negativen Interesses“. Der Geschädigte hat einen Anspruch, so gestellt zu werden, wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde (vgl. Staudinger/Oechsler, Neubearbeitung 2014, BGB, § 826 Rn. 153). Seinem Interesse kann durch Rückabwicklung des Vertrages oder durch Ersatz des durch die Täuschung verursachten wirtschaftlichen

Mehraufwandes Rechnung getragen werden. (vgl. Staudinger a.a.O.). Der Kläger ist daher so zu stellen, als wenn er den schädigenden Vertrag nicht abgeschlossen hätte und hat folglich einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages gegenüber der Beklagten.

Dabei verkennt das Gericht nicht, dass die Beklagte im vorliegenden Fall Dritte und damit nicht Vertragspartnerin des Klägers war. Grundsätzlich ist der Schadensersatz gem. § 826 BGB, der auf die Befreiung einer durch Täuschung eingegangenen vertraglichen Verbindlichkeit abzielt, in Art und Umfang nur gegen den direkten Vertragspartner möglich (vgl. MünchKomm/Wagner, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 53). Ein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages kann aber auch gegenüber Dritten bestehen (vgl. OLG München, Urt. v. 20.08.1999, Az.: 14 U 860/98). Das Oberlandesgericht München hat entschieden, dass der Käufer eines Gebrauchtwagens, den er von einem Kfz-Händler gekauft hat, und der einen schweren Vorschaden aufweist, von dem privaten Verkäufer, der den Vorschaden beim Verkauf arglistig verschwiegen hatte, Schadensersatz in der Weise verlangen kann, dass er so gestellt wird, als hätte er das Fahrzeug nicht von dem Kfz-Händler gekauft. Die Argumentation des Oberlandesgerichts München greift auch im vorliegenden Fall. Ohne das Verschweigen der Beklagten hinsichtlich des Einsatzes der sog. Prüfstandsentdeckungssoftware hätte der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Damit kann der Kläger von der Beklagten aufgrund der von dieser ihm gegenüber bedingt vorsätzlich vorgenommenen Schädigung gemäß § 826 BGB Ersatz des ihm daraus entstandenen Schadens verlangen. Sein „negatives Interesse“ geht dabei nicht nur auf den möglicherweise eingetretenen Wertverlust, er kann vielmehr von der Beklagten auch die Herstellung des Zustandes verlangen, der ohne den Kauf des Fahrzeugs bestehen würden.

Die Beklagte muss danach grundsätzlich die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis von 31.988,00 € gegen Herausgabe des PKW erstattet. Dabei ist vorliegend indes zu berücksichtigen, dass an den Kläger der Betrag zurückerstattet wird, den er bereits im Rahmen des bestehenden Darlehensvertrages an die Audi Bank gezahlt hat (Klageantrag zu 1), wobei er von den restlichen Darlehenraten gegenüber der Audi Bank freizustellen ist (Klageantrag zu 2).

Die voraussichtliche Gesamtleistung des streitgegenständlichen 3,0 Liter-TDI-Fahrzeugs schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km (so auch OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, juris Rz. 52; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, juris Rz. 111). Unter Berücksichtigung der zur Zeit des Kaufs bereits gegebenen Laufleistung ergibt sich folgende Berechnung:

$$\frac{(84.402 \text{ km} - 51.102 \text{ km}) \times 31.988 \text{ €}}{(300.000 \text{ km} - 51.102 \text{ km})} = 4.279,67 \text{ €}$$

Von dem bereits an die Audi Bank gezahlten Darlehensbetrag in Höhe von 20.165,20 € ist die soeben berechnete Nutzungsentschädigung abzuziehen. Es errechnet sich ein Betrag in Höhe von 15.885,53 €.

Im Übrigen ist er von den Darlehensverbindlichkeiten seitens der Beklagten freizustellen (§ 257 BGB).

2.

Der Zinsanspruch auf die Hauptforderung ab dem 28.07.2020 ergibt sich aus §§ 288, 291, 187 BGB.

3.

Die Feststellungsklage gemäß dem Klageantrag zu 2) ist begründet.

Das nach § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse besteht, weil die Feststellung der erleichterten Vollstreckung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist (vgl. BGH, NJW 2002, 1262). Er ist auch begründet, denn die Beklagte befindet sich spätestens mit dem Stellen ihres Klageabweisungsantrags in der mündlichen Verhandlung in Annahmeverzug hinsichtlich der Rücknahme des streitgegenständlichen Pkws. Dadurch hat die Beklagte unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass sie eine Kaufpreisrückerstattung auch unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung ablehnt.

III.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits ergibt sich aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709, ZPO.

IV.

Der Streitwert wird festgesetzt auf bis zu 30.000,00 €.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,

1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Landgericht zugelassen worden ist.

Die Berufung muss **innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung** dieses Urteils schriftlich bei dem Oberlandesgericht Hamm, Heßlerstr. 53, 59065 Hamm, eingegangen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils (Datum des Urteils, Geschäftsnummer und Parteien) gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde, enthalten.

Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Oberlandesgericht Hamm zu begründen.

Die Parteien müssen sich vor dem Oberlandesgericht Hamm durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, insbesondere müssen die Berufungs- und die Berufungsbegründungsschrift von einem solchen unterzeichnet sein.

Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.

Gantzke

Beglaubigt  
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle  
Landgericht Paderborn

