

Landgericht Hamburg

Verkündet am 28.01.2021

Reger, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbB**, Alter Steinweg 1-3, 20459 Hamburg, Gz.:

gegen

AUDI AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch Abraham Schot (Vorsitzender), Wendelin Göbel, Peter Kössler, Dr. Bernd Martens, Hans-Joachim Rothenpieler, Alexander Seitz, Hildegard Wortmann, Ettinger Straße 70, 85057 Ingolstadt

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 28 - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Loßmann als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 10.12.2020 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin € 45.132,38 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19. August 2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs Audi SQ5 3,0 TDI Competition Quattro, FIN , zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den Kosten der vorgerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 1.822,96 freizuhalten.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
5. Das Urteil ist für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt von der Beklagten als Hersteller Schadensersatz unter anderem aufgrund einer behaupteten vorsätzlichen Schädigung im Zusammenhang mit dem Erwerb eines PKW.

Die Klägerin erwarb am 12. Februar 2016 einen Audi SQ5 3,0 TDI bei einem Händler zu einem Kaufpreis von € 62.845,74. Das Fahrzeug wies beim Kauf einen Kilometerstand von 50 auf. Das Kraftfahrtbundesamt verpflichtete die Beklagte im Jahr 2018 zu einem Rückruf aufgrund der „Entfernung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung“. Die Beklagte hatte eine Software verbaut, die unter anderem das sog. Aufheizverhalten steuerte und so den Emissionsausstoß veränderte sowie unterschiedliche Betriebsarten des SCR-Katalysators regelte. Die Beklagte unterrichtete die Klägerin im Januar 2019, dass das streitgegenständliche Fahrzeug von einer Rückrufaktion wegen „Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems“ betroffen ist (Anlage K 2a). Am 4. Juni 2020 forderten die Klägervertreter Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises abzüglich einer auf Basis einer Gesamtleistung von 350.000km berechneten Nutzungsentschädigung (Anlage K 2b). Zum Schluss der mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 98.635km auf.

Die Klägerin meint, die Beklagte als Hersteller des Fahrzeugs sei ihr zum Schadensersatz verpflichtet. Die Beklagte habe sie unter anderem vorsätzlich sittenwidrig geschädigt, indem sie das Fahrzeug mit der zu Manipulationszwecken eingebauten Software auf den Markt gebracht und die Klägerin zum Abschluss eines Kaufvertrages veranlasst habe. Die Beklagte habe bewusst getäuscht. Es sei davon auszugehen, dass zumindest ein Teil des Vorstandes aber der Verantwortliche für die Motorenentwicklung in Kenntnis der Entwicklung und des Einbaus der Software gewesen sei und seine Zustimmung erteilt habe. Die Klägerin behauptet weiter, dass das Fahrzeug nicht von ihr erworben worden wäre, wenn sie alle Umstände gekannt hätte. Sie meint, sie habe sich die von ihr gezogenen Nutzungsvorteile nur auf Basis einer Laufleistung des Fahrzeugs von 350.000km anrechnen zu lassen.

Die Klägerin beantragt,

1.

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 62.845,74 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 12.06.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Audi SQ5 3.0 TDI competition quattro Euro 6, Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN)

nebst Fahrzeugschlüssel, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in 0,1795849 EUR pro gefahrenem Kilometer, die sich nachfolgender Formel berechnet: (62.845,74 Euro x gefahrene Kilometer): 349.950 km;

2.

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs seit dem 12.06.2020 in Annahmeverzug befindet;

3.

die Klägerin von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.954,46 EUR freizuhalten;

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, die Klägerin habe ein mangelfreies Fahrzeug erworben. Die Software stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Die Beklagte habe nicht arglistig getäuscht. Ein Schaden der Klägerin sei nicht feststellbar. Spätestens durch das Zurverfügungstellen des Softwareupdates sei der Schaden entfallen. Ein Vorsatz der Beklagten sei nicht erkennbar. Die Voraussetzungen einer Zurechnung des Verhaltens eines Vertreters der Beklagten gemäß § 31 BGB lägen nicht vor.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der wechselseitigen Schriftsätze Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und weit überwiegend begründet.

I.

Das Landgericht Hamburg ist örtlich zuständig, § 32 ZPO. Die Klägerin hat einen Anspruch gegen die Beklagte gemäß § 826 BGB schlüssig dargelegt (siehe zu II.). Der Schaden hat sich in Hamburg verwirklicht.

II.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte gemäß §§ 826, 31 BGB Anspruch auf Zahlung von € 45.132,38 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Die Voraussetzungen einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung der Klägerin durch die Beklagte liegen vor.

1. Die Beklagte handelte sittenwidrig, in dem sie das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem erheblichen Mangel in den Verkehr brachte, ohne ihre Erstabnehmer oder die Endkunden über diesen Mangel in Kenntnis zu setzen.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (st. Rspr., vgl. nur Senatsurteile vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, WM 2016, 1975 Rn. 16 mwN; vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8 mwN). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (Senatsurteil vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, WM 2016, 1975 Rn. 16 mwN). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Be-

zug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316-352, Rn. 15). So liegt der Fall hier.

a)

Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde an die Klägerin mangelhaft ausgeliefert.

Ein Fahrzeug weist einen Sachmangel auf, wenn bei Übergabe an den Käufer eine - den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierende - Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG installiert ist, die gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG unzulässig ist. Dem Fahrzeug fehlt die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB, weil die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) besteht und somit bei Gefahrübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019, VIII ZR 225/17; Urteil vom 25. Mai 2020, VI ZR 252/19).

Das streitgegenständliche Fahrzeug enthält zumindest eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6). Das Gericht folgt insoweit den Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes, das aufgrund der hier verwendeten sog. Aufheizstrategie (Strategie A) die Beklagte auf einen Rückruf 2018 in Anspruch nahm. Das Kraftfahrtbundesamt ordnete eine nachträgliche Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung gegenüber der Beklagten an (Anlage K 19). In diesem Bescheid führt das Kraftfahrtbundesamt aus, dass beim streitgegenständlichen Fahrzeug die Schaltbedingungen für die Aufheizstrategie so eng bedatet sind, dass diese Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Außerhalb dieser Aufheizstrategie A verschlechtern sich das Stickoxidemissionsverhalten.

b)

Die Beklagte hat das Fahrzeug mit diesem erheblichen Mangel zum Zweck der Weiterveräußerung an Dritte in den Verkehr gebracht.

c)

Die Beklagte täuschte im Vorwege die für die Fahrzeugzulassung zuständige Behörde, da sie in dem Antragsverfahren die Abschaltseinrichtung verheimlichte, so dass die Typengenehmigung ohne Berücksichtigung der Abschaltseinrichtung erteilt wurde. Da die Beklagte sowohl ihre Erstabnehmer (Händler) als auch ihre Endkunden nicht über den Einsatz der Abschaltseinrichtung mit ihren möglichen Konsequenzen für den Betrieb des Fahrzeugs unterrichtete, täuschte sie auch diese in Bezug auf die erhebliche Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs.

d)

Der Einbau der Abschaltseinrichtung, die Beantragung der Typengenehmigung ohne Offenbarung dieser und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs ohne Information der Kunden erfolgten einseitig zur Steigerung des Gewinnstrebens der Beklagten ohne jede Berücksichtigung der Interessen der Endkunden. Das stellt ein sittenwidriges Handeln dar. Denn in Kenntnis des Mangels hätten die Händler und Endkunden das Fahrzeug zu den jeweiligen Bedingungen der abgeschlossenen Kaufverträge nicht erworben.

2. Das Handeln der Beklagte führte zu einem kausalen Schaden bei den Endkunden, also auch bei der Klägerin. Diese wurden zum Abschluss des Kaufvertrages verleitet, den sie ohne die Täuschungshandlungen der Beklagten in dieser Form nicht abgeschlossen hätten. Das Gericht ist hiervon auch ohne Beweisaufnahme allein aufgrund des Sachvortrags der Parteien überzeugt (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 27. September 2017 – XII ZR 48/17 –, juris). Kein Käufer erwirbt zum vollen Kaufpreis ein Fahrzeug, bei dem aufgrund einer Manipulation des Herstellers die Gefahr besteht, dass die zuständige Behörde eine Betriebsuntersagung und/oder -einschränkung verfügt.

Der Schaden steht nicht deshalb in Frage, weil die Beklagte den Kunden ein Softwareupdate zur Verfügung gestellt hat. Im Fall des Verleitens zu einem nachteiligen Vertragsabschluss ist der Schaden endgültig mit dem Abschluss des Vertrages entstanden. Der Schädiger hat den Willensentschluss des Geschädigten durch Manipulation beeinträchtigt und einen Vertragsabschluss herbeigeführt. Dieser Schaden kann nicht mehr entfallen. Die Manipulation des Willens der Kunden kann nicht rückgängig gemacht oder geheilt werden (vgl. auch BGH Urteil vom 25. Mai 2020 VI ZR 252/19).

3. Die Beklagte handelte vorsätzlich.

Erforderlich ist, dass der Schädiger Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat. Eine genaue Vorstellung von der Person des Geschädigten ist nicht erforderlich. Es reicht aus, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, billigend in Kauf genommen hat (MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 25).

Danach handelte die Beklagte vorsätzlich. Der Einbau der Abschaltvorrichtung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs kann nur mit Wissen und Willen der Beklagten vorstatten gegangen sein. Der Beklagten war bekannt, dass die Endkunden das Fahrzeug in Unkenntnis des Mangels erwerben würden und eine andere Entscheidung bei Aufklärung über die unzulässige Abschaltvorrichtung und deren mögliche Folgen getroffen hätten. Sie hat bewusst auf eine Aufklärung der für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörde sowie ihrer Händler und Endkunden verzichtet.

4. Die Beklagte hat sich das Verhalten ihres Vorstandes und ihrer Repräsentanten gemäß § 31 BGB bzw. analog § 31 BGB zurechnen zu lassen. Das Gericht hat in Anbetracht des vorliegenden Sachverhalts davon auszugehen, dass in dem Unternehmen der Beklagten solche weitreichenden, sich millionenfach auswirkenden Entscheidungen nur unter Einbindung des Vorstandes oder eines eigenverantwortlich tätigen Repräsentanten getroffen werden (vgl. BGH Urteil vom 25. Mai 2020 VI ZR 252/19). Das immer noch pauschale Bestreiten der Beklagten zu diesem Punkt ist nicht wirksam. Ihr Vortrag reicht nicht aus, um ihrer prozessualen Darlegungslast nachzukommen. Sie hat qualifiziert zu bestreiten. Die Beklagte ermittelt seit vielen Jahren in ihrem Unternehmen hierzu. Diese Ermittlungsergebnisse legt die Beklagte nicht ausreichend offen. Sie trägt nicht vor, welcher ihrer Mitarbeiter die maßgeblichen Entscheidungen in welcher Form getroffen und umgesetzt hat. Das wäre ihr jedoch ohne weiteres möglich. Sie ist zudem auch gemäß § 138 Abs. 1 ZPO gehalten, vollständig vorzutragen (vgl. zur sekundären Darlegungslast BGH Urteil vom 25. Mai 2020 VI ZR 252/19).

5. Als Rechtsfolge hat die Beklagte in den Fällen der Verleitung zum Abschluss eines nachteiligen Vertrages die Klägerin so zu stellen, als wäre der Vertrag nicht abgeschlossen worden, § 249 BGB. Der Kaufpreis ist der Klägerin zu erstatten.

Im Gegenzug hat die Klägerin Wertersatz für die Nutzung des Fahrzeugs zu leisten, der im Rahmen des Vorteilsausgleichs zu berücksichtigen und mit dem Kaufpreistrückzahlungsanspruch zu verrechnen ist. Das Gericht geht von einer Laufleistung von 300.000 km aus, so dass sich bei einem Kaufpreis von € 62.845,74 und gefahrenen 98.635km ein Nutzungersatz von € 17.713,36 ergibt. Daraus folgt ein liquidierbarer Schaden der Klägerin in Höhe von € 45.132,38. Im Rahmen des weiteren Vorteilsausgleichs hat sie - wie beantragt - den Pkw an die Beklagte herauszugeben.

III.

Die Klägerin kann Rechtshängigkeitszinsen beanspruchen. Ein Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen ab Mahnung der Klägervorteiler vom 4. Juni 2020 (Anlage K 2b) besteht nicht, da die Klägerin ihre Gegenleistung aufgrund unzureichender Anrechnung des Nutzungersatzes nicht ausreichend angeboten hat, so dass die Begründung eines Schuldnerverzuges ausgeschlossen ist (BGH Urteil vom 25. Mai 2020 VI ZR 252/19 Rn. 86). Das Angebot der Klägerin war unwirksam. Die Klägerin hat mit dem Schreiben vom 4. Juni 2020 (Anlage K 2b) ihr Angebot von der Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung ausgehend von einer Laufleistung von 350.000km abhängig gemacht. Auf der Grundlage des Angebots vom 4. Juni 2020 und der dort benannten aktuellen Laufleistung des Fahrzeugs von 67.750km ergibt sich eine Abweichung des Rückzahlbetrages von ca. € 2.000,00. Es handelt sich um keine nur sehr geringfügige Zuvielforderung.

IV.

Die Beklagte befindet sich nicht in Verzug mit der Annahme der Übergabe des streitgegenständlichen PKW. Die wörtlichen Angebote der Klägerin waren unwirksam (vgl. bereits III.). Die Klägerin hat sowohl mit dem Schreiben vom 4. Juni 2020 (Anlage K 2b) als auch mit dem aktuellen Klagantrag zu 1. ihr Angebot von der Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung ausgehend von einer Laufleistung von 350.000km abhängig gemacht. Auf der Grundlage des Angebots vom 4. Juni 2020 und der dort benannten aktuellen Laufleistung des Fahrzeugs von 67.750km ergibt sich eine Abweichung des Rückzahlbetrages von ca. € 2.000,00. Auf der Grundlage des aktuellen Klagantrags ergibt sich sogar eine Abweichung von ca. € 3.000,00. In beiden Fällen handelt es sich um keine nur sehr geringfügige Zuvielforderung.

V.

Die Klägerin kann außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.822,96 als Teil des Schadensersatzes gemäß §§ 826, 249 BGB nebst Verzugszinsen beanspruchen. Grundlage ist eine 1,3 Geschäftsgebühr. Maßgeblich ist allerdings nur ein berechtigter Betrag als Gegenstandswert von € 45.132,38, der sich auf der Grundlage der Anrechnung der Nutzungsvorteile ergibt.

VI.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die teilweise Klagrücknahme bezieht sich auf den Zinsanspruch, so dass eine Anwendung des § 269 Abs. 3 ZPO zu Lasten der Klägerin ausscheidet. Im Übrigen beruht die teilweise Abweisung der Klage im Wesentlichen auf der abweichenden Annahme der Gesamtkilometerlaufleistung, was einen Wert zum Schluss der mündlichen Verhandlung von ca. € 3.000,00 ausmacht und damit noch in einen Bereich der verhältnismäßig geringfügigen Zuvielforderung fällt. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

Loßmann
Vorsitzender Richter am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 29.01.2021

Reger, JAng
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle