

FA 10.01.19 (BTBW)
FA 28.01.19 (BER)
FA 27.02.19 (BERB)
FA 27.06.19 (SW)
not wie

36 O147/18



Verkündet am 20.12.2018

Huppertz, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

LANDGERICHT KÖLN
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

EINGEGANGEN

27. Dez. 2018

HAHN RECHTSANWÄLTE
PartG mbB

In dem Rechtsstreit

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn Partnerschaft,
Marcusallee 38, 28359 Bremen,

gegen

1.

2.

die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

3.

Beklagten,

Prozessbevollmächtigte

zu 1:

Rechtsanwälte Kanzler, Kern, Kaiser,
Mannheimer Straße 173, 55543 Bad
Kreuznach,

zu 2:

Rechtsanwälte KSP Dr. Seegers, Dr.
Frankenheim Rechtsanwaltsgesellschaft
mbH, Kaiser-Wilhelm-Straße 40, 20355
Hamburg,

zu 3:

Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus
Deringer LLP, Bockenheimer Anlage 44,
60322 Frankfurt,

hat die 36. Zivilkammer des Landgerichts Köln
auf die mündliche Verhandlung vom 22.11.2018
durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Kunze als Einzelrichterin

für R e c h t erkannt:

Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an den Kläger 66.640,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018 zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,266 € für jeden ab Kilometerstand 0 km mit dem nachbezeichneten Fahrzeug bis zur Rückgabe gefahrenen Kilometer, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Touareg Edition, 3.0 I V-6 TDI, FIN:

Die Beklagte zu 2) wird weiter verurteilt, an den Kläger 3.718,53 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018 zu zahlen.

Die Beklagte zu 2) wird weiter verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.954,46 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018 zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 2) sich mit der Rücknahme des Pkw des Klägers, VW Touareg Edition, 3.0 I V-6 TDI, FIN: , in Annahmeverzug befindet.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Klägers tragen der Kläger zu zwei Dritteln und die Beklagte zu 2) zu einem Drittel. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) und zu 3) trägt der Kläger, die Beklagte zu 2) trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

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

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagten einen Rückabwicklungsanspruch betreffend den Kauf eines Reimport-Pkw der Marke VW Touareg geltend.

Der Kläger, von Beruf selbstständiger Diplom-Ingenieur, bestellte mit Kaufvertrag über ein Neufahrzeug vom 22.07.2015 (Bl. 101, 101 R GA) bei dem Beklagten zu 1), der gewerblich mit Fahrzeugen handelt, einen Neuwagen des Typs VW Touareg Edition V6 3,0 TDI, Schadstoffnorm Euro 6, zu einem Kaufpreis von 66.640,00 € brutto. Das Fahrzeug sollte als Reimportfahrzeug von dem Beklagten zu 1) aus Finnland importiert und sodann an den Kläger übereignet werden.

Nachdem der Kläger mit dem Beklagten zu 1) den Kaufvertrag über das vorbezeichnete Fahrzeug abgeschlossen hatte wurde im September 2015 in den Medien der sog. „VW Abgasskandal“ bekannt. Dieser bezog sich zunächst auf den nachfolgend zusammengefassten Sachverhalt, der dem Gericht aus der Berichterstattung in den allgemein zugänglichen Medien sowie aus anderen, diesbezüglich anhängigen Rechtsstreitigkeiten bekannt ist :

Zum Nachweis, dass ein Kraftfahrzeug bei seinem Betrieb die europaweit einheitlich festgesetzten Abgasgrenzwerte einhält, muss das Fahrzeug über eine Typgenehmigung gemäß Art. 4 Abs. 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 (...) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge" (im Folgenden: VO (EG) 715/2007) verfügen. Die zur Erteilung dieser Typgenehmigung durchgeführte Prüfung der Abgasgrenzwerte erfolgt nicht durch Messungen der tatsächlichen Werte während des Regelbetriebes eines Fahrzeugs, sondern in einem europaweit festgelegten einheitlichen Testverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), auf einem Prüfstand.

Im Zusammenhang mit diesem Prüfstandsverfahren kam zunächst im Jahr 2015 ans Licht, dass die von der Beklagten zu 2) und ihren Konzerntöchtern hergestellten Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 189 eine spezielle Motorsteuerungssoftware implementiert worden war, welche erkannte, wann ein Fahrzeug das Prüfstandsverfahren durchlief und daraufhin den Schadstoffausstoß durch den Wechsel in einen besonderen Betriebsmodus reduzierte. Hinsichtlich dieser bei den Motoren der EA 189-Baureihe implementierten Software kam das Kraftfahrt-Bundesamt (im Folgenden: KBA) mit Bescheid vom 15.10.2015 zu dem Ergebnis, dass es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele, und erlegte der Beklagten zu 2) deshalb auf, die Software aus allen betroffenen Kfz zu entfernen sowie geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu ergreifen. Die Beklagte zu 2) entwickelte daraufhin in der Folgezeit für die betroffenen Fahrzeugtypen jeweils Software-Updates, welche die nach Auffassung des KBA aufgrund der Abschaltvorrichtung mit einem technischen Mangel behafteten Fahrzeuge wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen sollen. Die betroffenen Fahrzeuge wurden sodann seitens der Beklagten zu 2) chargenweise zurückgerufen, um das Software-Update durchführen zu können. Soweit die Eigentümer der Fahrzeuge in Einzelfällen die Durchführung des Software-Updates verweigerten, ist es gerichtsbekannt mittlerweile zu Stilllegungsverfügungen der zuständigen Kfz-Zulassungsämter betreffend diese Fahrzeuge gekommen.

Der Motor des streitbefangenen Pkw gehört nicht zur Baureihe EA 189, was auch dem Kläger bekannt war. Nachdem jedoch der Kläger, der zu diesem Zeitpunkt noch auf das bei dem Beklagten zu 1) bestellte Fahrzeug wartete, von dem vorstehend beschriebenen "VW-Abgasskandal" Kenntnis erlangt hatte richtete er mit E-Mail vom 22.09.2015 (Bl. 103 GA) an einen Mitarbeiter des Beklagten zu 1) die Anfrage, ob es möglich sei, dass die derzeit in der Presse besprochene "Schummelei bei den Abgaswerten im Hause VW" auch auf sein Fahrzeug zutreffen könne und ihm hierdurch Nachteile entstehen könnten. Mit E-Mail vom gleichen Tage antwortete der Mitarbeiter des Beklagten zu 1), dass es sich bei dem Motor in dem von dem Kläger bestellten Fahrzeug nicht um denjenigen handelte, der von dem Abgasskandal betroffen sei; man gehe davon aus, dass es sich VW nicht erlauben könne, die betroffenen Motoren in der aktuellen Produktion weiter zu

verwenden.

Mit weiterer E-Mail vom 22.09.2015 (Bl. 105 GA) wandte sich der Kläger an die Beklagte zu 2) mit der Anfrage, ob das von ihm bestellte Fahrzeug mit einer Software versehen sei, „die über Verbrauchswerte täuscht“, oder ob er einen Neuwagen mit einer korrekt arbeitenden Software erhalte. Da die Beklagte zu 2) diese Anfrage zunächst nicht beantwortete, beehrte der Kläger vor Abnahme des Fahrzeugs von dem Beklagten zu 1) die Unterzeichnung einer vorformulierten schriftlichen Erklärung, derzufolge der Kläger das Fahrzeug, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass es „fehlerhafte Abgaswerte“ aufweise, nur unter Vorbehalt annehme und sich „für den Fall fehlerhafter Abgaswerte“ die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vorbehalte; wegen des genauen Wortlauts wird auf die Ablichtung Bl. 106 GA Bezug genommen. Nachdem sowohl der Kläger als auch der Beklagte zu 1) diese Erklärung mit Datum vom 03.11.2015 unterzeichnet hatten, nahm der Kläger das Fahrzeug am 20.11.2015 entgegen. Mit E-Mail vom 04.12.2015 beantwortete sodann die Beklagte zu 2) die E-Mail des Klägers vom 22.09.2015, und zwar unter anderem mit folgenden Ausführungen (Bl. 107 GA): „Daher möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben versichern, dass Ihr Volkswagen Touareg nicht von der Abweichung der Abgaswerte betroffen sind ist.“

Am 08.12.2017 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt auch für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs VW Touareg 3.0 I Diesel Euro 6 einen verpflichtenden Rückruf an. In der Verlautbarung hierzu (Bl. 126 GA) teilte das KBA mit:

"Bei der Überprüfung des VW Touareg 3,0 I Diesel Euro 6 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden zwei unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen. Im Prüfzyklus NEFZ springt bei diesen Fahrzeugen zum einen eine sogenannte schadstoffmindernde Aufwärmstrategie an, die überwiegend im realen Verkehr nicht aktiviert wird. Zum anderen wurde bei Fahrzeugen mit SCR-Katalysator eine Strategie eingesetzt, die die Nutzung von AdBlue unter bestimmten Bedingungen unzulässig einschränkt. Das KBA hat deshalb am 8. Dezember 2017 einen verpflichtenden Rückruf dieser Fahrzeuge angeordnet, um die Vorschriftenmäßigkeit der produzierten Fahrzeuge wieder herzustellen."

Der Kläger erfuhr zunächst im Januar 2018 aus der Presse, dass auch in den von ihm erworbenen PKW eine vom KBA als verbotene Abschaltvorrichtung eingestufte Software implementiert war. Mit Schreiben aus Februar 2018 (Bl. 125, 125 R GA) informierte die Beklagte zu 2) den Kläger, dass sein Fahrzeug von der Rückrufaktion betroffen sei und teilte ihm mit, dass er sich zur Durchführung eines Software-Updates an einen VW-Vertragspartner wenden möge. Der Kläger hat dieses Software-Update bislang nicht durchführen lassen, zum einen, weil er meint, dass auch nach Durchführung des Updates die Abgasgrenzwerte nicht vorschriftsmäßig eingehalten würden, zum anderen, weil er Folgeschäden für sein Fahrzeug befürchtet.

Mit anwaltlichen Schreiben vom 31.01.2018 erklärte der Kläger gegenüber dem Beklagten zu 1) die Anfechtung seiner Vertragserklärung zum streitgegenständlichen Kaufvertrag sowie den Rücktritt vom Kaufvertrag. Mit anwaltlichen Schreiben vom gleichen Tage an die Beklagten zu 2) und zu 3) forderte er diese zur Schadensersatzleistung im Hinblick auf die in dem Fahrzeug eingebaute Motorsteuerungssoftware erfolglos auf. Die Beklagten wiesen die geltend gemachten Ansprüche zurück. Eine Frist zur Nacherfüllung hat der Kläger den Beklagten zuvor nicht gesetzt.

Der Kläger erwarb für das streitbefangene Fahrzeug einen Satz Winterreifen zum Preis von 1.846,53 €. Unter dem 29.12.2015 schloss er für das Fahrzeug eine Garantiever sicherung zum Preis von 1.872,00 € ab (Bl. 109 GA).

Der Kläger trägt vor, dass in dem von ihm erworbenen streitgegenständlichen Pkw entsprechend den Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamtes mindestens eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verwendet werde. Zum einen springe die sogenannte "schadstoffmindernde Aufwärmstrategie" des Fahrzeugs nur im Prüfstandsverfahren an, während im realen Verkehrsbetrieb die entsprechende Schadstoffminderung unterbleibe. Zum anderen werde bei der Motorsteuerung eine Strategie eingesetzt, welche die Schadstoffreduzierung durch die Zuführung von AdBlue - einer beim Betrieb des Motors

zugesetzte künstlichen Harnstofflösung - unzulässig einschränke.

Der Kläger meint, dass der Beklagte zu 1) aufgrund der erklärten Anfechtung sowie auch unter dem Gesichtspunkt der kaufrechtlichen Sachmängelhaftung zur Rückgängigmachung des streitgegenständlichen Kaufvertrages verpflichtet sei. Kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche seien vorliegend auch nicht verjährt: In der ergänzenden Vereinbarung vom 03.11.2015 sei ein Garantievertrag zu sehen, welcher der Regelverjährung gemäß § 195 BGB unterliege. Im Übrigen habe der Beklagte zu 1) dem Kläger den dem Fahrzeug anhaftenden Mangel auch arglistig, nämlich bedingt vorsätzlich, verschwiegen. Der Setzung einer Nachfrist zur Mängelbeseitigung habe es vorliegend nicht bedurft, da die Durchführung des Software-Updates, die allein als Mängelbeseitigung angeboten werde, ihm sowohl wegen arglistigen Verhaltens des Beklagten zu 1) als auch deshalb nicht zumutbar sei, weil das Software-Update nicht dazu geeignet sei, den vorhandenen Mangel vollumfänglich, insbesondere ohne verbleibenden merkantilen Minderwert des Fahrzeugs, zu beseitigen.

Der Kläger behauptet, dass die Beklagte zu 2) den streitgegenständlichen Motor in das von ihr hergestellte Fahrzeug eingebaut und mit diesem in den Verkehr gebracht habe. Der Vorstand der Beklagten zu 2) sei seit dem Zeitpunkt der ersten Lieferung der betroffenen Motoren, spätestens jedoch mit Bekanntwerden des Abgasskandals um den Motorentyp EA 189, darüber im Bilde gewesen, dass in dem Motor eine verbotene Abschaltvorrichtung verwendet werde, und habe dies billigend in Kauf genommen. Es habe letztlich keine legalen Abgasverminderungssysteme gegeben, mit denen die Beklagte zu 2) in der Lage gewesen wäre, die Stickoxidgrenzwerte einzuhalten.

Der Kläger trägt weiter vor, dass die Beklagte zu 3) den streitgegenständlichen Motor, dessen Steuerungssoftware und das streitgegenständliche Fahrzeug mit Wissen und Willen ihres Vorstandes hergestellt und in Verkehr gebracht habe. Die Beklagte zu 3) habe den streitgegenständlichen Motor hergestellt und zur weiteren Verwendung an die Beklagte zu 2) geliefert; dabei sei auch der Vorstand der Beklagten zu 3) insbesondere über die Art und Weise, wie die Abgasreinigung im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp funktionieren solle, informiert gewesen.

Schließlich behauptet der Kläger, dass für den streitgegenständliche PKW von einer zu erwartenden Gesamtleistung von 500.000 km auszugehen sei.

Zu dem ergänzend gestellten Feststellungsantrag trägt der Kläger vor, dass er an der begehrten Feststellung ein berechtigtes Interesse habe, dies im Hinblick auf mögliche künftige Schäden, die infolge der Abschaltvorrichtungen oder des Entfernens derselben an dem streitgegenständlichen Fahrzeug entstehen könnten, insbesondere einer Beeinträchtigung der Lebensdauer einzelner Fahrzeugkomponenten.

Der Kläger beantragt,

1.,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 66.640,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Touareg Edition, 3.0 I V-6 TDI, FIN: WVGZZZ7PZGD016687, abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 20.11.2015 (Laufleistung zum Zeitpunkt des Kaufvertrages: 0 km), die sich nach folgender Formel berechnet:

$$(66.640,00 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 500.000 \text{ km}$$

zu zahlen;

2.,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 3.718,53 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018 zu zahlen,

3.,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn außergerichtliche

Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.954,46 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.08.2018 zu zahlen,

4.,

festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des Pkw's des Klägers, VW Touareg Edition, 3.0 I V-6 TDI, FIN: , in Annahmeverzug befinden,

5.,

festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, an den Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges VW Touareg Edition, 3.0 I V-6 TDI, FIN: mit der manipulierenden Motorsoftware resultieren.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte zu 1) erhebt die Einrede der Verjährung. Darüber hinaus trägt er vor, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mangelfrei sei, da es in dem allein maßgeblichen Verfahren des NEFZ die vorgegebenen Stickstoffgrenzwerte einhalte. Auf den Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb komme es nach den gesetzlichen Vorgaben nicht an. Soweit derzeit auf Anordnung des KBA für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs eine Aktualisierung der Motorsoftware durch Installation eines Software-Updates vorgenommen werde, könne der Kläger diese Maßnahme jederzeit kostenfrei durchführen lassen; das KBA habe in der Freigabebestätigung betreffend diese Software ausdrücklich bestätigt, dass die Maßnahme nicht zu negativen Auswirkungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Immissionswerte, Motorleistung, Drehmoment, Geräuschimmissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führe, sowie dass nach Durchführung des Software-Updates alle geltenden Grenzwerte bezüglich der Schadstoffimmissionen

sowie die sonstigen Anforderungen eingehalten würden.

Der Beklagte zu 1) trägt weiter vor, dass er den Kläger in keinerlei Hinsicht getäuscht habe; als freier Händler habe auch er nur auf die öffentlichen Stellungnahmen des Fahrzeugherstellers zurückgreifen können, von den von den Manipulationen des Herstellers habe er keinerlei Kenntnis gehabt und insbesondere auch gegenüber dem Kläger nicht mit Täuschungsvorsatz gehandelt. Er habe auch mit dem Kläger nicht eine bestimmte Beschaffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs vereinbart. Der schriftlichen Erklärung vom 03.11.2015 sei doch gerade zu entnehmen, dass der Kläger schon selbst damit gerechnet habe, dass das Fahrzeug fehlerhafte Abgaswerte aufweisen würde; eine Beschaffenheitsvereinbarung sei deshalb nicht getroffen worden. Zudem fehle es an der für einen wirksamen Rücktritt vom Kaufvertrag erforderlichen Nachfristsetzung zur Mängelbeseitigung.

Die Beklagte zu 2) trägt vor, dass sie den streitgegenständlichen Motor nicht hergestellt habe, weshalb sie für eine etwaige Fehlerhaftigkeit dieses Motors auch nicht einstehen müsse. Zudem habe der Kläger das Fahrzeug als Reimport aus Finnland erworben; der Pkw sei folglich für den Verkauf im Ausland bestimmt gewesen, weshalb der Kläger schon nicht zum Adressatenkreis einer etwaigen Täuschung im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs gehöre. Zudem sei eine etwaige Täuschung nicht kausal für den Kaufentschluss des Klägers gewesen und ein Schaden sei dem Kläger ebenfalls nicht entstanden.

Der in das Fahrzeug implementierte und vom KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung beurteilte sogenannte "Warmlauf-Modus" des SCR-Katalysators habe mit dem Regelbetrieb des Fahrzeugs nichts zu tun; es handele sich allerdings auch nicht um einen alternativen Betriebsmodus für den Motor im Prüfstandsbetrieb. Der Warmlauf-Modus verfolge lediglich den Zweck, dass sich der SCR-Katalysator nach einem Kaltstart des Fahrzeugs schneller aufheize, damit die Stickstoffemissionen auch bereits in den ersten Betriebsminuten nach einem Kaltstart effizient reduziert würden. Auch die ebenfalls vom KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung eingestufte optimierte Dosierungsstrategie betreffend die Zuführung von AdBlue beim Betrieb des Motors

verfolge lediglich das Ziel, ein rechtzeitiges Nachtanken und eine jederzeitige ausreichende Versorgung des Fahrzeugs mit AdBlue sicherzustellen. Man habe deshalb die optimierte Dosierungsstrategie implementiert, um sicherzustellen, dass dem Fahrzeugführer rechtzeitig – nämlich bei einer noch verbleibenden Fahrstrecke von 2.400 km – angezeigt werde, dass er AdBlue nachtanken müsse.

Soweit das KBA diese Einzelheiten der Motorsteuerungssoftware beanstandet habe, habe es das von der Beklagten zu 2) entwickelte Software-Update für den streitgegenständlichen Fahrzeug-Typ zwischenzeitlich freigegeben. Der Kläger könne diese Maßnahme jederzeit kostenfrei durchführen lassen; das KBA habe in der Freigabebestätigung ausdrücklich bestätigt, dass die Maßnahme nicht zu negativen Auswirkungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Immissionswerte, Motorleistung, Drehmoment, Geräuschimmissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führe, sowie dass nach Durchführung des Software-Updates alle geltenden Grenzwerte bezüglich der Schadstoffimmissionen sowie die sonstigen Anforderungen eingehalten würden.

Die Beklagte zu 2) trägt weiter vor, dass sie den Kläger nicht getäuscht habe. Das Fahrzeug verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen und halte im allein maßgeblichen Prüfstandsverfahren auch die Abgasgrenzwerte ein; dass die Abgaswerte in der täglichen Fahrpraxis höher seien als im Prüfstandsverfahren, sei allgemein bekannt und gebe keinen Anlass zu Beanstandungen.

Ein Schaden sei dem Kläger ohnehin nicht entstanden: Das Fahrzeug sei technisch einwandfrei, verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen und das Verbleiben eines merkantilen Minderwerts sei ebenfalls nicht zu erwarten.

Zudem habe der Kläger nicht substantiiert vorgetragen, dass Personen, deren Kenntnisse der Beklagten zu 2) zuzurechnen wären, mit Vorsatz hinsichtlich einer Täuschung oder eines Schadens des Klägers gehandelt hätten. Erst recht fehle es an einer Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten zu 2).

Die Beklagte zu 3) meint, dass sie keine taugliche Anspruchsgegnerin für die vom Kläger geltend gemachten Ansprüche sei, da sie weder Herstellerin noch Verkäuferin des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei und es auch zu keiner Zeit einen direkten Kontakt zwischen ihr und dem Kläger gegeben habe. Ein den Kläger täuschendes, erst recht sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu 3) dem Kläger gegenüber sei mithin unter keinem denkbaren Gesichtspunkt gegeben, zumal das streitgegenständliche Fahrzeug - was als solches unstrittig ist - auch nicht über die bei den Motoren der Baureihe EA 189 verwendete Umschaltlogik verfüge.

Dem Kläger könne auch ein ersatzfähiger Schaden nicht entstanden sein, da das streitgegenständliche Fahrzeug stets technisch sicher und fahrbereit gewesen sei, zudem verfüge es nach wie vor über die erforderliche EG-Typengenehmigung und die Einstufung in die Abgasnorm EU 6. Soweit die Beklagte auf Anordnung des KBA für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs eine Aktualisierung der Motorsoftware durch Installation eines Software-Updates vornehme, könne der Kläger diese Maßnahme jederzeit kostenfrei durchführen lassen; das KBA habe in der Freigabebestätigung betreffend diese Software ausdrücklich bestätigt, dass diese Maßnahme nicht zu negativen Auswirkungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Immissionswerte, Motorleistung, Drehmoment, Geräuschemissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führe, sowie dass nach Durchführung des Software-Updates alle geltenden Grenzwerte bezüglich der Schadstoffemissionen sowie die sonstigen Anforderungen eingehalten würden.

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

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und in dem aus der Entscheidungsformel ersichtlichen Umfang -

nämlich im Wesentlichen gegen die Beklagte zu 2) - auch begründet, im Übrigen ist sie unbegründet.

Der Kläger hat zunächst gegen die Beklagte zu 2) unter dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Erstattung des für den streitgegenständlichen Pkw gezahlten Kaufpreises, abzüglich einer Entschädigung für die zwischenzeitlich gezogenen Nutzungen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs. Im Einzelnen:

Der Kläger hat durch ein Verhalten der Beklagten zu 2), nämlich durch die vorsätzliche Inverkehrbringung des wegen der - ebenfalls vorsätzlichen - Implementierung zweier unzulässiger Abschaltvorrichtungen in die Motorsteuerungssoftware technisch mangelbehafteten streitgegenständlichen Pkw, einen Schaden erlitten. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter oder eine nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses (BGH, Urteil vom 19.07.2004, Az. II zR 402/02, juris Rz. 41; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 28). Es genügt jede Schadenszufügung im weitesten Sinne, also jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage in ihrer Gesamtheit. 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 (so auch LG Offenburg a. a. O.).

Der Kläger hat einen von der Beklagten hergestellten Pkw erworben, welcher in einem bedeutsamen Gesichtspunkt anders beschaffen war, als ein vernünftiger Durchschnittskäufer dies erwarten dürfte. Ein vernünftiger Durchschnittskäufer darf nämlich davon ausgehen, dass ein von ihm erworbener PKW entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist. Hierzu gehört, dass der Hersteller die für das Fahrzeug erforderliche Typgenehmigung nicht durch Täuschung erwirkt hat. Das gilt auch, 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 vom 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 36, 38). Die von der Beklagten in das streitgegenständliche Fahrzeug implementierte Motorsteuerungssoftware beinhaltet gleich in zweifacher Hinsicht nach der zutreffenden und von der erkennenden Kammer geteilten Beurteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes eine verbotene Abschaltvorrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007, nämlich zum einen in Form des sogenannten „Warmlauf-Modus“, der vordergründig für eine effizientere Reduzierung der Stickstoffemissionen des Pkw auch bei geringer Betriebstemperatur sorgen soll, jedoch nach den Feststellungen des KBA im Wesentlichen nur beim Durchlaufen des Prüfstandsverfahrens des NEFZ anspringt, im realen Verkehr hingegen überwiegend nicht aktiviert wird, zum anderen in Form der Dosierungsstrategie des zugesetzten AdBlue, die vordergründig der Einhaltung der Anforderungen der Euro 6 - Norm¹ dienen soll, nach den Feststellungen des KBA jedoch im Ergebnis die Nutzung von AdBlue in unzulässiger Weise einschränkt, mit entsprechender Verminderung von dessen schadstoffmindernder Wirkung.

Die Kammer legt insoweit ihrer Entscheidungsfindung die Beurteilung der Motorsteuerungssoftware durch das Kraftfahrt-Bundesamt als unzulässige Abschaltvorrichtung als zutreffend zugrunde, ohne sich insoweit zur Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens gehalten zu sehen, dies aus folgenden Gründen:

Bereits anlässlich des eingangs dieses Urteils beschriebenen, im September 2015 zutage getretenen sogenannten „VW-Abgasskandals“ betreffend die Motoren der Baureihe EA 189 war sowohl für die Beklagte zu 2) als Herstellerin der betroffenen Fahrzeuge als auch für das Kraftfahrt-Bundesamt ersichtlich, dass die Bejahung des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zu ganz erheblichen Konsequenzen sowohl für den Leumund des Konzerns der Beklagten zu 2) als auch

¹ = Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

- insbesondere - für Millionen von Fahrzeugeigentümern führen würde. Entsprechend darf davon ausgegangen werden, dass das KBA sich über die weitreichenden Konsequenzen der Bejahung des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschaltvorrichtung vor der Verlautbarung entsprechender verpflichtender Rückrufe vollumfänglich im Klaren war und die Bewertung der Software als unzulässige Abschaltvorrichtung nur in solchen Fällen getroffen hat, in denen dies unausweichlich war. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass ein Kraftfahrzeughersteller, der sich verbotener Abschaltvorrichtungen bedient, diese in der Regel nicht - wie bei den EA 189-Motoren - so ausgestaltet wird, dass sie ersichtlich betrügerischen Zwecken dienen, sondern in der Regel - wie vorliegend - Steuerungsstrategien implementieren wird, die vordergründig legitimen Zwecken dienen, tatsächlich jedoch die Funktion einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erfüllen.

Wenn die Beklagte zu 2) die Einschätzung des Kraftfahrt-Bundesamts als einer Bundesbehörde, deren hoheitliche Akte jederzeit gerichtlicher Überprüfung zugänglich sind, als fehlerhaft oder zumindest angreifbar beurteilt hätte, hätte sie als Adressatin des Hoheitsaktes die Möglichkeit gehabt, diesen gerichtlich überprüfen und gegebenenfalls aufheben zu lassen. Hiervon hat die Beklagte zu 2) indes keinen Gebrauch gemacht - nach Angabe ihres Prozessbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung möglicherweise mit Blick auf die gesteigerte mediale Aufmerksamkeit, der sie sich seit Bekanntwerden des sog. Abgasskandals ausgesetzt sieht. Die Konsequenzen der nunmehr bestandskräftigen Einschätzung und Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes treffen jedoch nunmehr - was für die Beklagte zu 2) als selbstverständliche Konsequenz von vorneherein erkennbar war und von ihr entsprechend wissentlich in Kauf genommen wurde - nicht diese selbst, sondern die Käufer der von ihr in großer Zahl hergestellten und mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen versehenen Pkws. Insoweit erachtet es die Kammer als ein Gebot von Treu und Glauben, dass die Beklagte zu 2), wenn sie die ihr mögliche gerichtliche Überprüfung der verpflichtenden Rückrufanordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes unterlässt und die entsprechenden Hoheitsakte bestandskräftig werden lässt, dann auch im Rechtsstreit mit den Millionen Käufern ihrer Produkte, die die Folgen dieser Entscheidung zu tragen haben, an die Bestandskraft der von ihr nicht

angegriffenen behördlichen Beurteilung gebunden bleibt.

Darüber hinaus hat die Beklagte zu 2) zwar im Rechtsstreit dargelegt, welche (vordergründigen) Zwecke die vom Kraftfahrt-Bundesamt als unzulässige Abschaltvorrichtungen beurteilten Motorsteuerungsstrategien verfolgen; daraus folgt allerdings noch nicht - und hierzu hat die Beklagte zu 2) auch nichts weiter dargelegt - dass es sich nicht darüber hinaus, wie vom Kraftfahrt-Bundesamt zutreffend erkannt, um unzulässige Abschaltvorrichtungen handelt, die letztlich, wenn auch auf technisch andere Weise, den gleichen Zwecken dienen wie die in die EA 189-Motoren eingebaute Umschaltlogik.

Das Vorhandensein der nach alledem vom Kraftfahrt-Bundesamt zu Recht als solchen eingestuften unzulässigen Abschaltvorrichtungen 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 Schadstoffemissionen des Fahrzeugs nicht jenen, die der Kläger aufgrund der gesetzlichen Grenzwerte und des erfolgreichen Durchlaufens des NEFZ-Prüfstandsverfahrens erwarten durfte. Zwar trifft der Einwand der Beklagten zu, dass allgemein bekannt ist, 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 Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 32). Die schädigende Handlung der Beklagten lag hier gerade darin, dass sie die Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs in einem Zustand hergestellt und auf den Markt und an ihre Kunden gebracht hat, in welchem durch die eingebaute unzulässige Abschaltvorrichtung dem Prüfstandsverfahren die Aussagekraft in Bezug auf den realen Fahrbetrieb des Fahrzeugs genommen wurde und damit die ohnehin durch die Beschränkung auf die Prüfstandswerte nur eingeschränkte staatliche Kontrolle der Abgasgrenzwerte ihre Wirksamkeit vollends verloren hat (ähnlich - für die EA 189-Motoren - LG Aachen, Urteil v. 07.07.2017, Az. 8 O 12/16, zitiert nach: juris Rz. 29; LG Osnabrück, Urteil v.

09.05.2017, Az. 1 O 29/17, zitiert nach: juris Rz. 42; LG Arnsberg, Urteil v. 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, zitiert nach: juris Rz. 22; jeweils m. w. N.).

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren (so auch LG Offenburg a. a. O., Rz. 38 ff.). 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 - hier den Kläger - einen Schaden dar, der der Beklagten vollumfänglich zuzurechnen ist.

Die Frage, ob dem Kläger angesonnen werden kann, zur Behebung oder Minderung dieses Schadens, der ihm bereits durch den Erwerb des technisch mangelbehafteten Fahrzeugs entstanden ist, das von der Beklagten zu 2) angebotene Software-Update durchzuführen, ändert nichts an der rechtlichen Bewertung, dass dem Kläger zunächst einmal durch das Verhalten der Beklagten zu 2) ein Schaden entstanden ist. Die Durchführung eines Software-Updates stellt demgegenüber eine nachträgliche Schadensbehebungs- oder Schadensminderungsmaßnahme dar, zu deren Durchführung der Kläger allenfalls wegen der ihn treffenden Schadensminderungspflicht gemäß § 254 BGB gehalten sein könnte - was indes, wie noch auszuführen sein wird, nicht der Fall ist.

Das schädigende Verhalten der Beklagten zu 2) ist auch als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu beurteilen. Denn die Beklagte zu 2) hat in großem Umfang vorsätzlich gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden getäuscht und geschädigt. Sie hat dabei nicht nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit den unzulässigen Abschaltvorrichtungen zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und

den Verbrauchern geschaffen, welches sich mit Blick auf die erheblichen Folgen einerseits für die Fahrzeugeigentümer, die sich drohenden Stilllegungsverfügungen, verpflichtenden Rückrufaktionen und Software-Updates, und einem - sich mittlerweile auch sichtbar auf dem Kfz-Markt abzeichnenden - rapiden Wertverfall ihrer Dieselfahrzeuge ausgesetzt sehen, andererseits für die Allgemeinheit, die aufgrund der millionenfachen Verkehrsteilnahme von Dieselfahrzeugen, die höhere Abgasemissionen ausstoßen als nach dem Einhalten der Schadstoffnormen auf dem Prüfstand zu erwarten war, erhöhter Umweltbelastung und drohenden Fahrverboten in stark belasteten Innenstadtzonen ausgesetzt ist, als sittenwidrig zu beurteilen ist. Zudem gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses regelmäßig bereits den Vorwurf der Sittenwidrigkeit begründet (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. I ZR 536/15, juris Rz. 17; LG Offenburg a. a. O.) und im vorliegenden Fall liegt eine solche zudem auch in der wahrheitswidrigen Angabe der Beklagten zu 2) im Schreiben vom 04.12.2015 an den Kläger, dass das von ihm erworbene Fahrzeug nicht von der Abweichung der Abgaswerte betroffen sei.

Das gegen die guten Sitten verstoßende Verhalten der Beklagten zu 2) hat den Schaden des Klägers auch kausal und zurechenbar ausgelöst. Denn die durch die Beklagte zu 2) manipulierten Werte des Prüfstandsverfahrens zur Untersuchung der Abgaswerte haben neben dem Bezug zur Umweltverträglichkeit auch Einfluss auf die Zulassung, bzw. Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs. Insoweit ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die Gesetzmäßigkeit und Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs für die Kaufentscheidung eines potentiellen Käufers von wesentlicher Bedeutung ist, ohne dass es darauf ankommt, ob der Käufer konkrete Vorstellungen über die für die Zulassung und Zulassungsfähigkeit im Einzelnen erforderlichen technischen Einrichtungen, rechtlichen Voraussetzungen und Zulassungs- bzw. Genehmigungsverfahren macht. Denn ein Fahrzeugkäufer darf auch ohne solche detaillierten Vorstellungen davon ausgehen, dass ein von ihm für den Inlandsbetrieb erworbener Pkw eines namhaften Herstellers entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist (vgl. OLG Köln, Beschluss v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, zitiert nach juris Rz. 36 ff.; ähnlich auch LG Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, juris Rz. 53). Da eine Täuschung in dem für den erlaubten Betrieb und die

Zulassung des Fahrzeugs bedeutsamen Bereich sowohl die Allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeugs gefährdet als auch erhebliche Einbußen des Verkehrswerts zur Folge haben kann, ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von der Manipulation gewusst hätte. Die Kammer teilt insoweit die Beurteilung des LG Hildesheim, dass „kein verständiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn die Beklagte ihn vor dem Kauf darauf hinweisen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das KBA rechnen müsse.“ (LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, juris, Rz. 31).

Die Beklagte zu 2) hat auch sämtliche vorbeschriebenen Merkmale der Schadenszufügung im Sinne des § 826 BGB in ihrer Person verwirklicht. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB setzt voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 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 entgegen der Auffassung der Beklagten 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. Der personelle Anwendungsbereich des § 31 BGB deckt sich damit in etwa mit dem Begriff des leitenden Angestellten im arbeitsrechtlichen Sinne (Palandt/Ellenberger, § 31 Rz. 6).

Es ist der Entscheidung gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zugrunde zu legen, dass leitende Mitarbeiter der Beklagten zu 2) mit Organstellung im Sinne des § 31

BGB Kenntnis von dem Einbau der Manipulationssoftware gehabt haben. Denn die Beklagte zu 2) ist dem diesbezüglichen, hinreichend substantiierten Vortrag des Klägers ihrerseits nicht substantiiert entgegengetreten. Der Kläger hat eine der Beklagten zu 2) zurechenbare Kenntnis ihrer leitenden Organe um die Funktionsweise sowie die Eigenschaften der in ihre Fahrzeuge eingebauten Dieselmotoren hinreichend substantiiert behauptet. Hiernach oblag es der Beklagten zu 2), ihrerseits darzulegen, welche Personen in ihrem Unternehmen Kenntnis von der Software hatten, bzw. wie es ggfs. möglich war, dass der millionenfache und kostenintensive Einbau der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware in ihrem gesamten Unternehmensgeflecht nicht einem einzigen leitenden Mitarbeiter, dessen Position im Unternehmen ausreichen würde, um ihn als verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten zu 2) im Sinne des § 31 BGB einzustufen, bekannt gewesen sein soll. Wie der Kläger zutreffend vorträgt, ist dies angesichts der systematischen und flächendeckenden Implementation der Software kaum vorstellbar und die Beklagte zu 2) hat auch diesbezüglich keinen konkreten Vortrag gehalten.

In subjektiver Hinsicht ist es im Rahmen des § 826 BGB nicht erforderlich, dass der Schädiger selbst zur Bewertung seines Tuns als sittenwidrig gelangt, es genügt die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis der Beklagten zu 2) ist - wie dargelegt - zu bejahen. Die Beklagte zu 2) handelte auch 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 vom 19. Juli 2004, Az. II ZR 402/02, juris Rz. 47; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 48). Für die beteiligten Organe der Beklagten zu 2) im Sinne des § 31 BGB war aufgrund ihrer Kenntnis von der Implementation der Motorsteuerungssoftware mit den unzulässigen Abschaltvorrichtungen offensichtlich, dass die Kunden der Beklagten zu 2) künftig Fahrzeuge erwerben würden, welche ihren berechtigten Erwartungen an den gesetzeskonformen Erwerb der Typgenehmigung und die technische Mangelfreiheit nicht entsprachen und ihnen deshalb einen Schaden im Sinne des § 826 BGB

zufügten.

Da - wie erörtert - alle Anspruchsmerkmale des § 826 BGB verwirklicht sind, hat der Kläger gegen die Beklagte zu 2) aus dieser Norm in Verbindung mit § 249 BGB einen Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens, der hier auf Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages gerichtet ist, da der Kläger, wenn er von der Täuschung gewusst hätte, den streitgegenständlichen Pkw nicht erworben hätte. Der Kläger muss sich auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 BGB darauf einlassen, das von der Beklagten zu 2) entwickelte Software-Update durchzuführen, weil zum einen nicht auszuschließen ist, dass die Durchführung des Software-Updates zu nachteiligen Folgen für die Lebensdauer des streitgegenständlichen Pkw führen wird, vor allem aber davon auszugehen ist, dass dem dem Fahrzeug allein wegen der Betroffenheit von dem VW-Abgasskandal ein merkantiler Minderwert verbleiben wird. Im Einzelnen:

Der Kläger hegt zunächst berechtigterweise die Befürchtung, dass das von der Beklagten zu 2) angebotene Software-Update den vorhandenen technischen Mangel des streitgegenständlichen Pkw entweder nicht dauerhaft beheben oder aber wieder zu neuen Problemen führen wird: Diese berechtigten Zweifel ergeben sich bereits daraus, dass es der Beklagten zu 2) offenbar seit mehr als 10 Jahren nicht gelungen ist, Dieselfahrzeuge herzustellen, die - ohne Manipulationen - einerseits die Abgasgrenzwerte wenigstens im Prüfstandsverfahren einhalten und andererseits die am Markt erwünschte und beworbene Leistung bringen, während sie nunmehr geltend macht, dass ihr kurz nach Bekanntwerden der Manipulationen die Lösung dieses Problems mittels eines einzigen Software-Updates - ohne die Notwendigkeit von Hardware-Nachrüstungen, ohne erneute Unterwanderung der Aussagekraft der Prüfstandswerte und ohne jegliche nachteilige Folgen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Immissionswerte, Motorleistung, Drehmoment, Geräuschimmissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und das zudem für sämtliche betroffenen Fahrzeugtypen - gelungen sei. Zumindest über mögliche nachteilige Folgen für die Dauerhaltbarkeit des Motors oder sonstiger Fahrzeugkomponenten jenseits der emissionsmindernden Einrichtungen verhält sich

auch die Freigäbebescheinigung des KBA nicht, weil solche Folgen gar nicht Gegenstand der Prüfung durch das KBA sind. Zudem handelt es sich um langfristige Prozesse, die sich erst im Laufe der Zeit erweisen werden. Schon diese naturgemäß prognostische Natur sämtlicher Angaben der Beklagten zu 2) betreffend mögliche Auswirkungen des Software-Updates auf die Dauerhaltbarkeit und/oder den Verschleiß einzelner Komponenten des Fahrzeugs berechtigt aus Kundensicht zu Zweifeln, die noch verstärkt werden, durch die "naheliegende Frage, warum die Beklagte (...) die jetzt beabsichtigten technischen Lösungen nicht von vornherein implementiert hat" (LG Arnsberg a. a. O., Rz. 35), sondern zu einer Manipulationssoftware greifen musste. Die von dem Kläger geäußerten Bedenken hinsichtlich möglicher negativer Folgewirkungen des Software-Updates sind also berechtigt, weshalb der Kläger sich auf das Update nicht einlassen muss - zumal sich im Ernstfall auch kaum beweisen lassen wird, dass ein etwaiger frühzeitiger Verschleiß des Motors, der Feinstaubpartikelfilter oder sonstiger Fahrzeugkomponenten auf das Software-Update zurückzuführen ist, weshalb ein solcher Schaden voraussichtlich ersatzlos bei dem Käufer verbleiben wird.

Schließlich ist dem Kläger die Durchführung des Software-Updates auch deshalb nicht zumutbar, weil er zu Recht befürchtet, dass dem Fahrzeug auch nach Durchführung des Software-Updates allein wegen der Betroffenheit von dem Abgasskandal und der Veränderung des Originalzustandes durch das Update mit der Gefahr von Folgeproblemen ein merkantiler Minderwert verbleiben wird (vgl. hierzu auch OLG Köln, Beschluss v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 48).

Auf den im Wege des Schadensersatzes Zug um Zug gegen Rückübergang des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu erstattenden Kaufpreis muss der Kläger sich im Wege des Vorteilsausgleichs den Geldwert der zwischenzeitlichen Nutzung des Pkw nach der üblichen Formel

gefährte Kilometer x Brttokaufpreis

voraussichtliche Gesamtleistung des Fahrzeugs

anrechnen lassen.

Auf dieser Basis schätzt die Kammer im vorliegenden Fall - ausgehend von einem unstreitigen Kilometerstand Null bei Übergabe des Neufahrzeugs sowie von einer geschätzten voraussichtlichen Gesamtleistung des streitgegenständlichen Pkw von 250.000 km (so auch LG Aachen, Urteil v. 07.07.2017, Az. 8 O 12/16, zitiert nach: juris Rz. 38, m. w. N.) - die von dem Kläger für die Zeit bis zur Durchführung der Rückübereignung zu leistende Nutzungsentschädigung auf

$$\frac{\text{gefahrene Kilometer} \times 66.640,00 \text{ €}}{250.000 \text{ km}} = 0,266 \text{ €/km.}$$

Zu dem nach dem Vorstehenden von der Beklagten gemäß §§ 826, 249 ff. BGB zu ersetzenden Schaden gehört auch der Ersatz der mit dem Klageantrag zu 2) geltend gemachten, jetzt nutzlosen Aufwendungen des Klägers in Höhe von insgesamt 3.718,53 € für Winterreifen und Garantiversicherung.

Darüber hinaus hat der Kläger gegen die Beklagte zu 2) auch Anspruch auf Erstattung der vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten (Klageantrag zu 3)) nach einem Gegenstandswert von 70.358,53 € in geltend gemachter Höhe unter dem Gesichtspunkt der zweckentsprechenden Rechtsverfolgung. Der zuerkannte Zinsanspruch ergibt sich aus § 288 Abs. 1 BGB.

Zu entsprechen war zudem dem Klageantrag zu 4) auf Feststellung, dass sich die Beklagte zu 2) mit der Rücknahme des streitbefangenen Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet; der Annahmeverzug ist gemäß § 293 BGB aufgrund des erfolglosen vorgerichtlichen Angebots des Klägers zur Durchführung der Rückabwicklung eingetreten.

Unbegründet war hingegen der mit dem Klageantrag zu 5) geltend gemachte weitere Feststellungsantrag, der auf eine Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 2) hinsichtlich solcher Schäden gerichtet war, die nach der Befürchtung des Klägers künftig noch

infolge des Vorhandenseins der unzulässigen Abschaltvorrichtungen oder infolge der Entfernung derselben durch das Software-Update entstehen können. Da das Rückabwicklungsbegehren des Klägers begründet ist, treffen solche Schäden, so sie denn in Zukunft entstehen, nicht mehr den Kläger, sondern die Beklagte zu 2), welche dann die Eigentümerin des streitbefangenen Fahrzeugs ist.

Der zuerkannte Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB.

Unbegründet ist die gegen den Beklagten zu 1) erhobene Klage, da die von diesem erhobene Einrede der Verjährung durchgreift. Sämtliche denkbaren kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüche gegen den Beklagten zu 1) – auch aus einer etwaigen Beschaffenheitsvereinbarung – sind gemäß § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB mit Ablauf des 31.12.2017 verjährt. Für ein arglistiges Verhalten des Beklagten zu 1) ist entgegen der Auffassung des Klägers hier nichts ersichtlich, vielmehr hat sich der Beklagte zu 1) über seinen Mitarbeiter lediglich dahingehend geäußert, dass in das streitgegenständliche Fahrzeug kein Motor der Baureihe EA 189 eingebaut sei – was zutreffend ist – und dass er selbst von dem aufgedeckten Abgasskandal betroffen und schockiert sei.

Auch die von dem Kläger und dem Beklagten zu 1) unterzeichnete Erklärung vom 03.11.2015 führt hinsichtlich der eingetretenen Verjährung nicht zu einer anderen Beurteilung. Es handelt sich bei dieser Erklärung nicht um eine selbstständige Garantieerklärung des Beklagten zu 1), sondern allenfalls um eine Beschaffenheitsvereinbarung dahingehend, dass das streitgegenständliche Fahrzeug von einer Manipulation der Prüfstand-Abgaswerte nicht betroffen sei. Die Vereinbarung nimmt insoweit ausdrücklich auf den bereits abgeschlossenen Kaufvertrag vom 22./24.07.2015 Bezug und ergänzt diesen. Dass der Beklagte zu 1) darüber hinaus eine selbstständige Garantieerklärung – erst recht mit einer eigenständigen Garantiefrist, zu der in der schriftlichen Erklärung nichts erwähnt ist – hätte abgeben wollen, lässt sich der Erklärung nicht entnehmen, und es ist auch nicht ersichtlich, weshalb der Beklagte zu 1), der nicht der Hersteller des Fahrzeugs ist, angesichts des bereits zu Tage getretenen „VW-Abgasskandals“ auf eigenes Risiko eine solche Garantie hätte übernehmen sollen.

Unbegründet ist auch die gegen die Beklagte zu 3) erhobene Klage. Die Beklagte zu 3) ist die Herstellerin des streitgegenständlichen Motors, der jedoch als solcher - hinsichtlich der „hardware“ - nicht mangelbehaftet ist, sondern erst durch den Betrieb mit der die Motorleistung gezielt manipulierenden Software Anlass zur Beanstandung gibt. Soweit der Kläger auf entsprechenden Hinweis des Gerichts mit Schriftsatz vom 15.11.2018 erstmals - und gänzlich unsubstantiiert - vorgetragen hat, dass auch die Steuerungssoftware des Motors und damit die unzulässigen Abschaltvorrichtungen von der Beklagten zu 3) angefertigt worden seien und hierzu auf einen Bußgeldbescheid unbekanntem Inhalts Bezug nimmt (Bl. 400 GA), steht dieser Vortrag im Widerspruch zu dem Vortrag in der Klageschrift, wonach die Beklagte zu 2) den Motor in den streitgegenständlichen Pkw eingebaut hat und mithin bei der Fertigung des Fahrzeugs auch die zugehörige Software implementiert haben muss. Selbst wenn die Beklagte zu 3) zusammen mit dem Motor auch eine Steuerungssoftware an die Beklagte zu 2) geliefert haben sollte, so oblag doch letztlich der Beklagten zu 2) als Herstellerin des Fahrzeugs die Implementation der Software in die Bordelektronik des Pkw, weshalb auch sie allein letztlich für die Inverkehrbringen des mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs verantwortlich zeichnet.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 100 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 ZPO.

Streitwert:

Klageantrag zu 1):	66.640,00 €
Klageantrag zu 2):	3.718,53 €
Klageantrag zu 3):	--- € (kein selbständiger Streitwert neben dem Klageantrag zu 1))
Klageantrag zu 4):	--- € (kein selbständiger Streitwert neben dem Klageantrag zu 1))
Klageantrag zu 5):	<u>3.000,00 €</u>
Insgesamt:	<u>73.358,53 €</u>

Kunze

Beglaubigt

Huppertz
Justizbeschäftigte

