

Beglaubigte Abschrift

1 O 445/18



11.9.19

Landgericht Bielefeld

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED],

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gunkel, Kunzenbacher &
Partner, Detmolder Straße 120 a, 33604
Bielefeld,

gegen

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

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

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

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 11.09.2019
durch die Richterin Nagel-Röben als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilen, an den Kläger 12.928,75 € nebst Zinsen in
Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit
dem 15.02.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs
VW Golf Comfortline mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer
WWZZ [REDACTED] mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED],

dessen Rückübereignung und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II und der dazugehörigen Fahrzeugschlüssel.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorbezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen

Die Kosten des Rechtsstreits werden dem Kläger zu 30 % und der Beklagten zu 70 % auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils vollstreckbaren Betrages. Dem Kläger wird nachgelassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, sofern nicht die Beklagte ihrerseits vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin eines Fahrzeugmotors auf Schadensersatz aus unerlaubter Handlung in Anspruch.

Der Kläger bestellte das streitgegenständliche Fahrzeug, einen Pkw VW Golf Comfortline mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer WWZZ [REDACTED] am 09.03.2009 als Neuwagen zu einem Preis von 19.073,00 € bei dem Autohaus [REDACTED]

Das Fahrzeug wurde am 15.10.2009 auf den Kläger zugelassen.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor vom Typ EA 189 ausgestattet und vom sogenannten „Abgasskandal“ betroffen. Die Beklagte hatte als Herstellerin des Motors in die Motorsteuerung eine Software eingebaut, die erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Fahrbetrieb befindet. Je nachdem, ob das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im realen Fahrbetrieb ist, werden unterschiedliche Abgasrückführungsrate generiert. Auf dem standardisierten Prüfstand (d.h. im Neuen Europäischen Fahrzyklus = NEFZ) kommt es bei dem NOx-optimierten Modus 1 zu einer relativ hohen Abgasrückführungsrate und dadurch zu einem geringeren Stickoxidausstoß. Im realen Fahrbetrieb beim Partikeloptimierten-Modus 0 ist die Abgasrückführungsrate hingegen geringer und die Stickoxidwerte höher.

Das Kraftfahrtbundesamt sah die verwendete Software als unzulässige Abschaltvorrichtung an und ordnete den Rückruf der betroffenen Fahrzeuge an. Mit Pressemitteilung vom 15.10.2015 teilte die Beklagte mit, dass das Kraftfahrtbundesamt einen von ihr vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplan zum Rückruf der betroffenen Dieselfahrzeuge akzeptiert habe. Zudem enthielt die Pressemitteilung die Information, dass ab Januar 2016 mit der Nachbesserung der Fahrzeuge begonnen werden soll. Als mögliche technische Lösungen kämen sowohl Software- als auch Hardware-Maßnahmen in Betracht.

In der Folgezeit entwickelte die Beklagte ein Software-Update für den streitgegenständlichen Fahrzeug- und Motortyp, welche durch das Kraftfahrtbundesamt mit Bescheid freigeben und bei dem Fahrzeug des Klägers aufgespielt wurde.

Der Kläger hat seit der Übergabe des Fahrzeugs diverse Aufwendungen getätigt. Hierbei handelt es sich insbesondere um Kosten für angefallene Radwechsel und die Erneuerung sowie Reparatur der Reifen, Inspektionen, Kosten für die Reparatur eines Marderschadens, dem Austausch des Druckdifferenzsensors, der

Zusatzkühlmittelpumpe sowie der Batterie. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf 3.726,80 €. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Aufstellung in der Klageschrift vom 18.12.2018 auf Blatt 3 – 4 der e-Akte Bezug genommen.

Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung belief sich die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges unstreitig auf 80.536 km.

Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte habe ihn arglistig getäuscht, betrogen und durch das Inverkehrbringen des mit der oben genannten Software ausgestatteten Motors gegen die guten Sitten verstoßen, weshalb auch sie ihm gegenüber zur Rückabwicklung bzw. Schadensersatz verpflichtet sei. Der Kläger behauptet insoweit, die Software sei mit Wissen und Willen der seinerzeitigen Vorstände entwickelt und in mit dem Motor EA 189 ausgestattete Fahrzeuge installiert sowie an die Herstellerin des Fahrzeuges geliefert worden. Er ist weiter der Auffassung, der Schaden bestehe darin, dass er ein Geschäft abgeschlossen habe, das er bei Kenntnis der Sachlage nicht getätigt hätte. Er müsse daher so gestellt werden, wie er stünde, wenn er das Fahrzeug nicht gekauft hätte. Der Kläger behauptet, das Software-Update sei mit zahlreichen technischen Nachteilen verbunden und verursache daher neue Mängel an dem Fahrzeug. Insbesondere seien erhöhte Verschleißerscheinungen sowie ein erhöhter Kraftstoffverbrauch zu erwarten.

Der Kläger begehrt die Rückzahlung des Kaufpreises nebst Reparaturkosten, abzüglich einer Nutzungsentschädigung, welche er unter Berücksichtigung einer zu erwartenden Gesamtlauflistung von 250.000 km sowie einer Laufleistung von 73.300 km berechnet hat, Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

Er beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 17.207,80 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges VW Golf Comfortline mit der Fahrzeug-

Identifikationsnummer WVVZZ [REDACTED] mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED], dessen Rückübergabe und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II und der dazugehörigen Fahrzeugschlüssel

2. festzustellen, dass sich die Beklagte im Annahmeverzug des im Antrag zu 1) genannten Fahrzeugs befindet,
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle weiteren Schäden, welche ursächlich mit dem Kaufvertrag über das im Antrag zu 1) genannte Fahrzeug zusammenhängen, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung, dem Kläger stehe gegen sie kein Anspruch auf Schadensersatz zu, da sie weder getäuscht noch unwahre oder auch nur irreführende Tatsachen bekannt gegeben habe. Sie behauptet, nach derzeitigem Ermittlungsstand sei die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene getroffen worden. Es lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder die Entwicklung oder Verwendung der Software seinerzeit in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten. Dem Kläger sei auch kein Schaden entstanden, da das Fahrzeug uneingeschränkt nutzbar gewesen sei. Das Software-Update habe auch keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug und begründe auch ansonsten keine Vermögensnachteile für den Kläger, insbesondere keinen merkantilen Minderwert des Fahrzeugs.

Die Klage ist der Beklagten am 14.02.2019 zugestellt worden.

Das Gericht hat den Kläger persönlich angehört. Wegen des Ergebnisses der Parteianhörung wird auf das Sitzungsprotokoll vom 11.09.2019 Bezug genommen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist nur teilweise begründet.

A.

I.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 12.928,75 € Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Pkw aus §§ 826, 31 BGB zu.

Die Beklagte hat dem Kläger mit dem Einbau der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware durch eine gegen die guten Sitten verstoßende, schädigende Handlung vorsätzlich einen Schaden zugefügt.

1.

Die Beklagte hat durch Inverkehrbringen des im klägerischen Fahrzeugs verbauten Motors durch Verschweigen der installierten Motorsteuerungssoftware, die den Betrieb des Fahrzeugs auf dem Prüfstand erkannte und die Abgasbehandlung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes in einen anderen Modus als im normalen Fahrbetrieb versetzte, schädigend im Sinne des § 826 BGB gehandelt. Das Inverkehrbringen des im klägerischen Fahrzeug verbauten Motors unter Verschweigen der entsprechenden Motorsteuerungssoftware stellt eine schädigende Handlung im Sinne der Vorschrift dar. Sofern die Beklagte vorträgt, es komme „naturgemäß“ zwischen dem Prüfstandbetrieb und dem normalen Fahrbetrieb zu einer Abweichung des angegebenen Schadstoffausstoßes, verfängt dieses Argument nicht. Selbst wenn dies der Fall wäre, rechtfertigt dies nicht die Installation einer Software, die gerade darauf abzielt, zu verschleiern, welcher Schadstoffausstoß im normalen Straßenverkehr erreicht wird.

2.

Der Kläger hat hierdurch einen Schaden im Sinne des § 826 BGB erlitten. Unter den tatbestandlichen Schadensbegriff sind nicht nur nachteilige Einwirkungen auf die Vermögenslage, sondern auch jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses sowie jede Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit zu fassen (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2004 – II ZR 402/02, juris Rn. 41).

Der Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Pkw stellt eine derartige Belastung mit einer solchen ungewollten Verpflichtung dar. Bei lebensnaher Betrachtung würde kein informierter und wirtschaftlich vernünftig denkender Verbraucher ein Fahrzeug erwerben, welches mit einer Software ausgestattet ist, die dafür sorgt, dass auf dem Prüfstand und im realen Fahrbetrieb unterschiedliche Abgasrückführungsmodi in Gang gesetzt werden und dadurch auf dem Prüfstand ein niedrigerer Ausstoß von Stickoxiden erreicht wird als dies im realen Fahrbetrieb möglich ist, wenn Zweifel an der Zulässigkeit einer solchen Software bestehen (OLG Hamm, Beschl. v. 26.10.2018 – 32 SA 46/18, BeckRS 2018, 30844 Rn. 18; LG Hildesheim, Urt. v. 17.01.2017 – 3 O 139/16, juris Rn. 31). Die hierin unter anderem liegende Gefahr von Problemen mit dem Kraftfahrtbundesamt bei Entdeckung der Software hat sich bereits realisiert. Das Kraftfahrtbundesamt hat festgestellt, dass es sich bei der betreffenden Software um eine „unzulässige Abschaltvorrichtung“ im Sinne des Unionsrechts handelt und den verpflichteten Rückruf der betreffenden Dieselfahrzeuge angeordnet.

3.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch gemäß § 31 BGB zuzurechnen.

Die Beklagte hat nach § 31 BGB für den Schaden einzustehen, den ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt haben (BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris Rn. 13). Dies ist grundsätzlich von dem Kläger darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen.

Nach dem Vortrag der Parteien ist davon auszugehen, dass die Entwicklung und der Einsatz der Software sowie die damit einhergehenden Konsequenzen von den Vorstandsmitgliedern der Beklagten in ihrer leitenden Funktion entweder selbst veranlasst oder aber zumindest gebilligt und mitgetragen worden sind.

Der Kläger behauptet insoweit, die verwendete Software sei mit Wissen und Wollen der seinerzeitigen Vorstände entwickelt und eingesetzt worden. Dieses Behaupten ist

hinreichend substantiiert. Der Kläger hat naturgemäß keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten und kann deswegen nicht im Einzelnen darlegen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und wem diese Entscheidung zur Kenntnis gebracht wurde. Der Kläger ist vielmehr auf Veröffentlichungen in den Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Es erscheint insoweit naheliegend, dass der millionenfache Einbau der Software nicht ohne Wissen des Vorstandes erfolgen konnte und dieser das Inverkehrbringen zumindest gebilligt hat (LG Kleve, Urte. v. 31.03.2017 – 3 O 252/16; LG Offenburg, Urte. v. 12.05.2017 – 6 O 119/16; LG Dortmund, Urte. v. 06.06.2017 – 12 O 228/16; LG Bielefeld, Urte. v. 14.08.2018 – 9 O 226/17).

Die Beklagte hat die klägerische Behauptung – trotz entsprechenden Hinweises in der mündlichen Verhandlung erfolgten, wenn auch nicht protokollierten gerichtlichen Hinweises – nicht substantiiert und damit erheblich bestritten. Der Gegner der primär darlegungs- und beweisbelasteten Partei ist nach § 138 Abs. 2 und 4 ZPO zu substantiiertem Gegenvortrag verpflichtet, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufes steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat, weil sie sich in seinem Wahrnehmungsbereich verwirklicht haben, und ihm nähere Angaben zumutbar sind (sog. sekundäre Darlegungslast, vgl. BAG, Urte. v. 20.11.2003 – 8 AZR 580/02; BGH, Urte. v. 15.10.1986 – IVb ZR 78/85). Genau dies ist indessen vorliegend der Fall. Da es um Umstände geht, welche ihre interne Organisation betreffen und in welche der Kläger keinen Einblick hat, konnte sich die Beklagte nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen. Der Beklagten hätte es im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegen, sich detaillierter dazu zu äußern, wer im Einzelnen wann Kenntnis von der Entwicklung und der serienmäßigen Verwendung der Motorsteuerungssoftware hatte und wie dies den vertretungsberechtigten Organen verborgen bleiben konnte. Hierbei hätte die Beklagte jedenfalls darlegen müssen, wie Entscheidungsprozesse für den serienmäßigen Gebrauch einer Software intern ablaufen. Stattdessen trägt die Beklagte jedoch sehr pauschal und oberflächlich vor, dass ihr nach dem derzeitigen Stand der internen Untersuchungen keine Erkenntnisse dazu vorlägen, dass Vorstandsmitglieder von der Entwicklung und dem Verbot der Software Kenntnis gehabt hätten. Den Einbau hätten nach dem derzeitigen Ermittlungsstand „Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene und auf nachgeordneten Arbeitsebenen“ veranlasst. Ein solcher Vortrag war der Beklagten auch zumutbar. Im Gegensatz zu dem Kläger

hat die Beklagte jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es dem Kläger so zu ermöglichen, die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können.

Aber selbst dann, wenn - wie die Beklagte behauptet - tatsächlich Mitarbeiter unterhalb der Führungsebene die Entscheidung getroffen hätten, die Motorsoftware zu verändern, würde dies nicht dazu führen, dass sie gegenüber dem Kläger nicht haftet. Nach der Lehre vom körperschaftlichen Organisationsmangel und der so genannten Fiktionshaftung ist die Beklagte als juristische Person verpflichtet, mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nur verfassungsmäßige Vertreter im Sinne des § 31 BGB zu betrauen (vgl. LG Berlin, Urt. v. 19.04.2018 – 13 O 108/17 m.w.N.). Grund dafür ist, dass es einer juristischen Person nicht freistehen soll, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will. Es kann daher nicht entscheidend darauf ankommen, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist. Vielmehr genügt es, dass dem Vertreter durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, wodurch er die juristische Person repräsentiert (BGH, Urt. vo. 21.09.1971 – VI ZR 122/70). Letzteres beurteilt sich danach, ob die übertragene Aufgabe von einem solchen Gewicht ist, dass die Stellung des Gehilfen repräsentantengleich hätte sein sollen (LG Berlin a.a.O. m.w.N.). Diese Voraussetzungen sind auch nach dem Vortrag der Beklagten erfüllt. Denn sollten tatsächlich entsprechend ihrem Vortrag, der ihren aktuellen Kenntnisstand wiedergeben soll, Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene die Entscheidung getroffen haben, die Motorsoftware zu verändern, so wäre sie von Personen getroffen worden, die nach den oben beschriebenen Grundsätzen Organe der Beklagten hätten sein müssen, da es sich vom Gewicht und der Reichweite her um eine Entscheidung handelt, die nur von Mitarbeitern getroffen werden kann, die in dem ihnen zugewiesenen Aufgabenbereich als Repräsentanten des Unternehmens oder zumindest repräsentantengleich handeln. Die Entscheidung über den Einsatz der hier in Rede stehenden Motorsteuerungssoftware hat Auswirkungen auf ganze Entwicklungs- und Produktlinien der Beklagten und es ergeben sich aufgrund ihrer zumindest erkennbar fragwürdigen rechtlichen Zulässigkeit auch Haftungsrisiken so erheblichen Ausmaßes, dass die Entscheidung von Mitarbeitern auf einer Entscheidungsebene getroffen worden sein muss, die als Repräsentanten der

Beklagten angesehen werden müssen (LG Berlin, Urt. v. 19.04.2018 – 13 O 108/17 m.w.N.; vgl. auch LG Saarbrücken, Urt. v. 07.06.2017 – 12 O 174/16).

4.

Die Schädigung erfolgte auch sittenwidrig.

Eine Handlung ist objektiv sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB, wenn sie nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht denkenden Menschen verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (vgl. Sprau in: Palandt, BGB, 77. Auflage, 2018, § 826 Rn. 4 m.w.N.).

Die serienmäßige Verwendung einer Software, die für den Abgastest auf dem Prüfstand einen besonders niedrigen Schadstoffausstoß generiert, um so einen ebenfalls geringen Kraftstoffausstoß für den Betrieb im normalen Straßenverkehr zu suggerieren und es der Beklagten so zu ermöglichen, sich als Herstellerin besonders umweltfreundlicher Fabrikate am Markt zu platzieren, erfüllt ohne weiteres die von der Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen einer Sittenwidrigkeit. Die Beklagte hat durch ihr Verhalten im eigenen Profitinteresse nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen. Im Rahmen einer Gesamtwürdigung ist dieses Verhalten als Sittenverstoß zu bewerten.

In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis bei den gesetzlichen Vertretern der Beklagten ist aufgrund ihres unwirksamen Bestreitens zu bejahen.

5.

Die Schadenszufügung erfolgte auch vorsätzlich.

Insoweit muss der Schädiger nicht im Einzelnen wissen, welche und wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden. Vielmehr reicht es aus, dass er die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen hat (vgl. BGH Urt. v. 19.07.2004 – II ZR 402/02). Dies ist vorliegend zu bejahen. Für die Beklagte bzw. den für sie handelnden Vorstand war zwingend ersichtlich, dass aufgrund des geheim gehaltenen Einbaus der Motorsteuerungssoftware Verbraucher ein Fahrzeug erwerben würden, welches mit einem Sachmangel behaftet ist. Die den Schadstoffausstoß beeinflussende Software kann nicht versehentlich in das Fahrzeug eingebaut worden sein, sondern muss willentlich entwickelt und installiert worden sein. Die Wirkungsweise der Software war ebenfalls gewollt. Sie ist gerade mit der Absicht eingebaut worden, das Durchlaufen des NEFZ zu erkennen und den Schadstoffausstoß während der behördlichen Prüfung zu senken, um so die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten (vgl. auch LG Duisburg, Urt. v. 19.02.2018 – 1 O 178/17, juris Rn. 40). Die Beklagte verschleierte den Einbau der Software bewusst und stellte diese her, um neue Käufer unter Berücksichtigung der Werte zum Kauf zu bewegen. Die Einordnung des Fahrzeugs in die Schadstoffklasse Euro 5 stellt beim Kauf ein maßgebliches Kriterium dar. Die Einstufung des Fahrzeugs in diese Schadstoffklasse wurde durch die Beklagte mit der Verwendung der streitgegenständlichen Software bewusst herbeigeführt. Die Beklagte wusste, dass der Käufer ein Fahrzeug erwirbt, das nicht seinen Käuferwartungen entspricht. Unabhängig von der Tatsache, dass das Kraftfahrt-Bundesamt weder die Betriebserlaubnis noch die EG-Typengenehmigung für das betreffende Fahrzeugmodell entzogen und auch die Einordnung in die Abgasnorm „EU5“ nicht widerrufen hat, entspricht es nicht der Üblichkeit einer zu erwartenden Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge, wenn eine Software verbaut ist, welche die Abgasrückführung auf dem Prüfstand so verändert, dass schon allein aus diesem Grund im Prüfverfahren andere Emissionswerte erreicht werden als im gewöhnlichen Straßenbetrieb. Die sich hieraus ergebende Schädigung des Klägers nahmen die Beklagte und für sie die Mitglieder des Vorstands, von deren Beteiligung oder zumindest Kenntnis bezüglich der schädigenden Handlung das Gericht - wie bereits dargestellt - ausgehen muss, denknötwendig jedenfalls billigend in Kauf.

Die Beklagte hat dem Kläger somit nach §§ 826, 249 ff. BGB den entstandenen Schaden zu ersetzen. Dabei richtet sich der Schadensersatzanspruch auf den Ersatz des negativen Interesses. Der Kläger hat einen Anspruch darauf, so gestellt zu werden, wie er ohne den Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde.

a)

Dieser Schaden liegt vorliegend - wie bereits ausgeführt - darin, dass der Kläger aufgrund des Verhaltens der Beklagten den Kaufvertrag über das mit der streitgegenständlichen Software versehene Fahrzeug geschlossen hat, den er ohne dieses schädigende Ereignis nicht geschlossen hätte. Bei Kenntnis des tatsächlichen Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis hätte der Kläger - wie jeder verständige und unvernünftige Risiken vermeidende Kunde - das in Rede stehende Fahrzeug nicht erworben. Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis in Höhe von 19.073,00 € Zug-um-Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger erstattet.

b)

Der so entstandene Schaden des Klägers ist - entgegen der Auffassung der Beklagten - auch nicht dadurch entfallen, dass der Kläger das von ihr angebotene Softwareupdate an ihrem Fahrzeug hat durchführen lassen. Auch ist dem Aufspielenlassen der Software nicht zu entnehmen, dass der Kläger sich im Nachhinein in Kenntnis der Problematik mit dem geschlossenen Vertrag einverstanden erklärt hätte. Dem auf das Angebot der Beklagten folgende Verhalten des Klägers, der das Fahrzeug bei der Werkstatt vorstellte, um das Update installieren zu lassen ist ein solcher Erklärungsinhalt nach dem objektiven Empfängerhorizont der Beklagten nicht zu entnehmen.

c)

Der Kläger muss sich indessen nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung den Wert der von ihm gezogenen Nutzungen auf den ihm zu erstattenden Kaufpreis anrechnen lassen. Indem der Kläger bereits selbst bereits eine Nutzungsentschädigung abgezogen hat, hat er deutlich gemacht, dass er sich diese

entgegen halten lassen will. Die Höhe des von dem Kläger zu leistenden Nutzungersatzes ist gemäß § 287 ZPO durch das Gericht zu schätzen.

Die Berechnung des zu berücksichtigenden Nutzungsvorteils erfolgt anhand der zu schätzenden Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs, welche das Gericht mit 250.000 km ansetzt (vgl. auch LG Bielefeld, Urt. V. 14.08.2018 – 9 O 226/17, BeckRS 2018, 26073, OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18). Sodann wird der Bruttokaufpreis von 19.073,00 € mit den gefahrenen Kilometern von 80.536 km multipliziert und sodann durch die zu erwartenden Gesamtlauflistung 250.000 km dividiert. Der Nutzungsvorteil des Klägers beläuft sich danach auf 6.144,25 €. Bei Anrechnung dieses Betrages auf den dem Kläger zu erstattenden Kaufpreis in Höhe von 19.073,00 € verbleibt ein Zahlungsanspruch in Höhe von 12.928,75 €, den die Beklagte Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu erstatten hat.

d)

Dagegen ist die Beklagte nicht verpflichtet, dem Kläger die Aufwendungen von 3.726,802 € zu erstatten, die dieser auf das Fahrzeug getätigt hat. Soweit es sich um Kosten für diverse Radwechsel, Inspektionen und Erneuerung bzw. Reparatur der Reifen handelt, stellen diese Sowiekosten dar. Diese Kosten wären auch angefallen, wenn der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte. Er hätte dann ein anderes Fahrzeug genutzt, das ebenfalls regelmäßig einen Reifenwechsel sowie eine Wartung erfordert hätte. Der Kläger hat im Rahmen seiner persönlichen Anhörung selbst ausgeführt, dass er ein Fahrzeug benötigt habe. Auch die Kosten für die Reparatur eines Marderschadens, den Austausch des Differenzdrucksensors, der Zusatzkühlmittelpumpe und der Batterie sind nicht erstattungsfähig. Diese Kosten sind nicht durch die verwendete Software verursacht und stellen keinen kausalen Schaden dar.

II.

Der Zinsanspruch folgt aus § 291 S. 1, 288 Abs. 1 BGB.

III.

Die Klage ist auch hinsichtlich des Klageantrags zu 2) zulässig. Das gem. § 256 Abs. 2 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse liegt vor. Das rechtliche Interesse des Klägers an der Feststellung des Annahmeverzugs durch die Beklagte ergibt sich aus §§ 756, 765 ZPO. Durch die Feststellung des Annahmeverzugs wird eine spätere Vollstreckung erleichtert. Auf diese Vollstreckungserleichterung hat der Kläger einen Anspruch.

Der Antrag ist zudem gemäß §§ 293, 295 S. 1 BGB begründet.

Zwar ist der Annahmeverzug nicht bereits vorprozessual entstanden. Ein tatsächliches Angebot auf Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs hat die Klägerin der Beklagten nicht unterbreitet. Annahmeverzug ist auch nicht bereits mit Klageerhebung und dem angekündigten Zug-um-Zug Antrag eingetreten. Nach § 295 BGB genügt ein wörtliches Angebot nur dann, wenn der Gläubiger erklärt hat, dass er die Leistung nicht annehmen werde, oder wenn zur Bewirkung der Leistung eine Handlung des Gläubigers erforderlich ist. Beide Voraussetzungen lagen zum Zeitpunkt der Klageerhebung nicht vor. Die Annahmeverweigerung muss vor dem wörtlichen Angebot des Schuldners erklärt worden sein (BGH, Urt. v. 20.01.1988 – IVa 128/86). Die Beklagte hat der Forderung der Klägerin aber erst mit der Klageerwidern abgelehnt. Auch liegt hinsichtlich der Rücknahme des Fahrzeugs kein Fall der Holschuld vor.

Der Annahmeverzug ist jedoch mit der Stellung der Klageanträge in der mündlichen Verhandlung eingetreten. In der Stellung des Zug-um-Zug Antrages liegt konkludent ein erneutes wörtliches Angebot der Klägerin auf Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs, welches nach § 295 BGB aufgrund des vorherigen Verteidigungsvorbringens der Beklagten, mit welchen diesem klar zum Ausdruck gebracht hatte eine Schadenersatzpflicht ihrerseits abzulehnen, genügte.

IV.

Soweit der Kläger mit seinem Klageantrag zu 3) die Feststellung der Haftung der Beklagten für weitere Schäden begehrt, ist dieser Antrag unzulässig.

Nach § 256 Abs. 1 ZPO kann nur dann Klage auf Feststellung des Bestehens eines Rechtsverhältnisses erhoben werden, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse an dieser Feststellung hat. Da die Beklagte nicht wegen der Verletzung eines absoluten Rechtsgutes, sondern wegen der Verletzung von Normen zum Schutz des Vermögens in Anspruch genommen wird, muss der Kläger für die Zulässigkeit der Feststellungsklage die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts substantiiert dartun (BGH, Urt. v. 24.01.2006 – XI ZR 384/03). Nach Auffassung des Gerichts ist das Wahrscheinlichkeitskriterium auch anzuwenden, wenn ein bereits entstandener Schaden per Leistungsklage geltend gemacht und daneben eine Feststellungsklage wegen möglicher weiterer, zukünftiger Schäden erhoben wird. Dies gilt sowohl hinsichtlich angeblich drohender Steuernachforderungen als auch hinsichtlich möglicher Schäden durch eine Stilllegung des Fahrzeugs. Seit Bekanntwerden des sog. „Abgasskandal“ hat es keine Steuernachforderungen seitens der Behörden gegeben. Solche sind auch nicht angekündigt worden. Schäden durch die Stilllegung des Fahrzeugs sind ebenfalls nicht zu erwarten, da der Kläger das Software-Update zwischenzeitig hat aufspielen lassen. Soweit die Klägerin sich auf einen höheren Kraftstoffverbrauch und einen schnelleren Verschleiß nach dem Aufspielen des Updates beruft, ist dieser Vortrag bereits nicht hinreichend substantiiert. Im Übrigen würden etwaige Kosten durch einen höheren Verschleiß bei einer Rückabwicklung auch nicht dem Kläger zur Last fallen (vgl. auch OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18).

V.

Der Streitwert für den mit dem Klageantrag zu 1) geltend gemachten Anspruch beträgt 17.207,80 €. Den auf Feststellung der Haftung der Beklagten für weitere Schäden gerichteten Antrag zu Ziffer 3) bewertet das Gericht mit 1.000,00 €. Der Antrag zu 2) auf Feststellung von Annahmeverzug hat keinen eigenständigen Wert.

B.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 S. 1 2. Alt. ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 711 S. 1 und 2, 709 S. 2 ZPO.

Streitwert: bis zu 19.000,00 €

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.

Hinweis zum elektronischen Rechtsverkehr:

Die Einlegung ist auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts möglich. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 130a ZPO nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (BGBl. 2017 I, S. 3803) eingereicht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Nagel-Röben

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Bielefeld



