

## Beglaubigte Abschrift

18 O 117/19



**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

1. die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, d. vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,
2. die Audi AG; vertr. d. d. Vorstand, d. vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt,

Beklagten,

Prozessbevollmächtigte

zu 1: Rechtsanwälte KPMG Law  
Rechtsanwaltsgesellschaft mbH,  
Alfredstraße 277, 45133 Essen,  
zu 2:  
Rechtsanwälte Noerr LLP, Speditionstraße 1,  
40221 Düsseldorf,

hat die 18. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld  
auf die mündliche Verhandlung vom 31.10.2019  
durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Degner als Einzelrichterin

**für Recht erkannt:**

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger  
30.101,14 Euro zuzüglich Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem

Basiszinssatz seit dem 09.03.2019 zu zahlen Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges Audi Q3 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer WAUZ [REDACTED] mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED], dessen Rückübereignung und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II und der zugehörigen Fahrzeugschlüssel.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagten in Annahmeverzug mit der Rücknahme des zuvor aufgeführten Fahrzeuges befinden.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.474,88 € zzgl. 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 09.03.2019 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreites tragen die Beklagten als Gesamtschuldner 67 %, der Kläger 33 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des beizutreibenden Betrages.

Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des aufgrund des Urteils gegen ihn vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.

#### **Tatbestand:**

Der Kläger erwarb ein von der Beklagten zu 2) hergestelltes Fahrzeug mit einem von der Beklagten zu 1) hergestellten Dieselmotortyp EA 189.

Am 03.11.2012 bestellte der Kläger beim [REDACTED] das streitgegenständliche Fahrzeug Pkw Audi Q 3 2.0 TDI zu einem Gesamtpreis von 39.217 € als Neufahrzeug. Das Fahrzeug wurde auf den Kläger am 28.03.2013 zugelassen. Der Kläger bezahlte das Fahrzeug durch Inzahlungnahme seines Volvo V 70, einen Restbetrag i.H.v. 34.717 € überwies er.

Mit vorliegender Klage verlangt der Kläger von den Beklagten Rückzahlung des Kaufpreises und von ihm getätigte Aufwendungen auf das Fahrzeug i.H.v. 2.796,34 € wie folgt:

17.10.2013 Reifenwechsel 59,80 €,

31.03.2014 Reifenwechsel 59,80 €,

08.11.2014 Reifenwechsel 86,36 €

24.03.2015 Inspektion und ähnliches 337,42 €  
27.07.2015 Federbeine gewechselt 367,53 €,  
31.10.2015 Reifenwechsel 79,50 €,  
08.03.2016 Batterie, Scheinwerfer 89,99 €,  
07.03.2016 Flüssigkeit, Dekrargebühren 224,39 €,  
16.04.2016 Reifenwechsel 62,89 €,  
15.09.2016 Gummilager 4,26 €,  
14.10.2016 Reifenwechsel 62,89 €,  
07.04.2017 Inspektion 523,87 €  
21.10.2017 Reifenwechsel 68,26 €  
16.04.2018 Reifenwechsel 182,38 €  
26.10.2018 Getriebeöl, Reifen, Schraube 587,00 €.

Ferner verlangt der Kläger 4 % Zinsen auf den gezahlten Kaufpreis ab Kaufvertragsschluss bis zum Ende der den Beklagten gesetzten Frist zur Rückgabe des Fahrzeuges und auf die getätigten Aufwendungen. Er macht insgesamt einen Gesamtschaden i.H.v. 44.440,71 € geltend.

Ein Software -Update wurde aufgespielt am 05.04.2017.

Der Kläger beauftragte seine Prozessbevollmächtigten am 27.12.2018 mit der außergerichtlichen Geltendmachung der Forderung. Diese forderten die Beklagten mit Schreiben vom 22.02.2019 unter Fristsetzung zum 08.03.2019 auf zur Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeuges und zur Erstattung der außergerichtlichen entstandenen Rechtsanwaltskosten. Die Beklagten wiesen Ansprüche mit Schreiben vom 08.03.2019 und 22.02.2019 zurück.

Der Kläger hat sich nicht der Musterfeststellungsklage angeschlossen.

Die Beklagten haben sich auf Verjährung berufen.

Zum 30.10.2019 betrug die Kilometer -Laufleistung 69.719 km, bis zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 31.10.2019 ist der Kläger max. 15 weitere Kilometer mit dem Fahrzeug gefahren.

Der Kläger trägt vor:

Der Dieselmotor sei mit einer Manipulationssoftware bespielt, die auf dem Prüfstand Abgaswerte vortäusche, die im normalen Fahrbetrieb nicht zu erzielen seien. Die

Motorsteuerung erkenne den Laborzustand und verändere nur für diesen Test die Motorsteuerung und damit auch die zu messenden Abgaswerte. Der im Fahrzeug verbaute Motor sei technisch nicht in der Lage sämtliche vorgeschriebenen und zugesicherten Grenzwerte im Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand ohne die manipulierte Software einzuhalten. Die Beklagten hätten diesen Mangel am Fahrzeug bzw. Motor verschleiert, indem sie eine Software in die Steuerung implementiert hätten, um auf dem Prüfstand die Grenzwerte einzuhalten. Die Beklagte zu 1) habe durch die Entwicklung, die Herstellung und das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeuges sowie des darin verbauten Motors den Kläger geschädigt. Die schädigende Handlung der Beklagten zu 2) liege in der Herstellung und dem damit einhergehenden Verbau des Motors sowie dem Vertrieb des streitgegenständlichen Fahrzeuges. Jedenfalls aber sei der Beklagten zu 2) die schädigende Handlung der Beklagten zu 1) zuzurechnen. Der zum Zeitpunkt des Erwerbes des Fahrzeuges durch den Kläger tätige Vorstand der Beklagten zu 1) einschließlich des Vorstandsvorsitzenden habe in allen Einzelheiten gewusst, dass in Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 189 eine Software verwendet worden sei, die eine unzulässige Abschaltvorrichtung beinhalte. Die Implementierung eines von der Beklagten zu 1) eingesetzten Compliance Managements mache es bei der Vielzahl von Mitarbeitern praktisch unmöglich, dass erhebliche risikogeneigte Vorgänge wie der Einbau einer illegalen Software mit erheblichen Haftungsrisiken ohne das Wissen des Vorstandes ablaufen könnten.

Das Handeln der Beklagten stelle sich als unerlaubte Handlung und vorsätzliche sittenwidrige Schädigung dar. In der Gesamtschau sei die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens anzunehmen. Die Beklagten hätten planmäßig, mit erheblichen technischen Aufwand und in großem Umfang ihre Kunden sowie die jeweiligen Zulassungsbehörden getäuscht.

Durch das Handeln der Beklagten sei ihm ein kausaler Schaden entstanden. Die Fahrzeuge hätten einen merkantilen Minderwert infolge des Umstandes, dass sie vom sogenannten Abgasskandal betroffen seien. Hätte er Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt, hätte er das Fahrzeug nicht erworben.

Ohne Software -Update könne er das Fahrzeug nicht nutzen, das Update beseitige den immanenten Mangel jedoch nicht. Mit dem Update könne kein Zustand erreicht werden, bei dem die betroffenen Fahrzeuge sauber und die Grenzwerte eingehalten würden. Es werde zwar der Stickoxidausstoß verringert, dadurch jedoch der Verbrauch und der CO<sub>2</sub> - Ausstoß sowie der Partikel ausstoß erhöht. Es führe zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch und reduzierter Leistung. Zudem drohten weitere Schäden durch das Update.

Die Beklagten seien verpflichtet ihm als Schadensersatz das negative Interesse zu ersetzen.

Nutzungsvorteile seien nicht zu berücksichtigen, jedenfalls aber sei selbst bei Berücksichtigung von Nutzungsvorteilen eine Gesamtkilometer -Laufleistung von mindestens 300.000-350.000 km zugrunde zu legen.

Die Beklagten seien ferner gemäß § 849 BGB verpflichtet 4 % Zinsen ab Kaufpreiszahlung zu erstatten.

Des Weiteren sei ein Feststellungsinteresse gegeben sowohl für die Feststellung des Annahmeverzuges wie auch für die Erstattungsfähigkeit zukünftiger Schäden.

Seine Ansprüche seien auch nicht verjährt, da er frühestens bei Benachrichtigung der Beklagten zu 2) im Jahre 2016 Kenntnis davon erhalten habe, dass er ein Software -Update aufspielen lassen müsse.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an ihn 44.440,71 € zuzüglich Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 09.03.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges Audi Q 3 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer WAUZZ [REDACTED] mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED], dessen Rückübereignung und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II, und der zugehörigen Fahrzeugschlüssel,
2. festzustellen, dass sich die Beklagten in Annahmeverzug mit der Rücknahme des im Antrages zu Z. 1 aufgeführten Fahrzeuges befinden,
3. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an ihn außergerichtliche Rechtsanwaltskosten i.H.v. 1822,96 € zuzüglich Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 09.03.2019 zu zahlen,
4. festzustellen, dass die Beklagten gesamtschuldnerisch verpflichtet sind, dem Kläger alle weiteren Schäden, welche ursächlich mit dem Kaufvertrag über das im Antrag zu Z. 1 genannte Fahrzeug zusammenhängen, zu ersetzen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie tragen vor:

Schadensersatzansprüche seien nicht gegeben. Es handele sich nicht um eine verbotene Abschaltvorrichtung, bei der Herstellung des streitgegenständlichen Motors seien die vorausgesetzten Immissionsgrenzwerte eingehalten. Die

Abgasrückführung sei nicht Teil des Emissionskontrollsystems, sondern eine hiervon zu trennende innerstädtische Maßnahme.

Das Fahrzeug sei technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt. Es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen.

Durch das Software -Update seien eventuelle Mängel zudem beseitigt worden. Die Abgasrückführung arbeite nur noch in einem einheitlichen Betriebsmodus, die Umschaltlogik sei beseitigt worden. Zudem erfolge eine Optimierung des Verbrennungsprozesses durch eine Anpassung der Einspritzcharakteristik. Das Update habe keine negativen Nachteile, es habe keinen negativen Einfluss auf die Dauerhaltbarkeit des Motors und seiner Komponenten, die Lebensdauer einzelner Teile des Fahrzeuges werde nicht negativ beeinträchtigt.

Ein vorsätzliches Handeln der Beklagten läge nicht vor, die erforderlichen Sachverhaltsmitteilungen seien noch nicht abgeschlossen, es gebe keine Erkenntnisse, dass einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten beteiligt gewesen seien.

Der Kläger sei seiner Darlegungslast zu einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung der Beklagten nicht nachgekommen.

Dem Kläger sei auch kein konkreter Vermögensnachteil entstanden, ein merkantiler Minderwert sei nicht eingetreten.

Jedenfalls müsse der Kläger sich Nutzungsvorteile anrechnen lassen ausgehend von einer Kilometerleistung von 200.000-250.000 km.

Ansprüche auf eine Verzinsung i.H.v. 4 % ab Kaufpreiszahlung gemäß § 849 BGB bestünden mangels Vorliegens der gesetzlichen Voraussetzungen nicht.

Ein Feststellungsinteresse des Klägers hinsichtlich weitergehender Schäden fehle, das Update sei kostenlos erfolgt, höhere Steuerlasten würden nicht eintreten.

Die geltend gemachten Aufwendungen seien nicht zu erstatten, da es sich um freiwillige Vermögensopfer handle.

Ansprüche des Klägers seien jedenfalls verjährt. Die Klage sei erst nach Ablauf des Jahres 2018 erhoben worden, der dem Rechtsstreit zugrunde liegende Sachverhalt sei der Klagepartei jedoch seit dem Jahre 2015 bekannt. Die Kenntnis des Klägers folge aus der Information der Öffentlichkeit durch die Beklagte zu 1) am 22.09.2015 sowie aus der sich daran anschließenden umfangreichen Berichterstattung. Im Oktober 2015 sei eine Internetseite freigeschaltet worden, auf der Halter mittels Eingabe der FIN die individuelle Betroffenheit des Fahrzeuges prüfen lassen konnten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst beigelegte Anlagen Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Klage ist im zuerkannten Umfang zulässig und begründet.

1. Der Kläger hat gegenüber den Beklagten einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 30.101,14 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des im Tenor näher bezeichneten Fahrzeuges aus §§ 826, 31 BGB. Die Beklagten haften gemäß § 421 BGB als Gesamtschuldner.

a. Die Beklagten haben dem Kläger mit dem Einbau der streitgegenständlichen Software durch eine gegen die guten Sitten verstoßende, schädigende Handlung vorsätzlich einen Schaden zugefügt.

aa. Die Beklagte zu 1) hat durch Inverkehrbringen des im klägerischen Fahrzeug verbauten Motors unter Verschweigen der installierten Motorsteuerungssoftware schädigend im Sinne von § 826 BGB gehandelt. Die Beklagte zu 2) hat durch Inverkehrbringen des durch sie hergestellten klägerischen Fahrzeuges mit dem eingebauten Motor unter Verschweigen der installierten Motorsteuerungssoftware schädigend im Sinne des § 826 BGB gehandelt.

Das Inverkehrbringen des klägerischen Fahrzeuges bzw. des im klägerischen Fahrzeug verbauten Motors unter Verschweigen der entsprechenden Motorsteuerungssoftware stellt eine schädigende Handlung im Sinne des § 826 BGB dar.

Die Installation einer Software, die darauf abzielt zu verschleiern welcher Schadstoffausstoß im normalen Straßenverkehr erreicht wird, lässt sich nicht rechtfertigen, unabhängig davon, ob es zwischen dem Prüfstandbetrieb und dem Straßenbetrieb naturgemäß zu einer Abweichung des angegebenen Schadstoffausstoßes kommt.

bb. Die Schädigung erfolgte auch sittenwidrig. Sittenwidriges Handeln liegt dann vor, wenn es 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, mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist.

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 den Beklagten so ermöglicht, sich als Hersteller besonders umweltfreundlicher Fabrikate am Markt zu platzieren, erfüllt ohne weiteres die von

der Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen einer Sittenwidrigkeit. Die Beklagten haben durch ihr Verhalten im eigenen Profitinteresse nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und Verbrauchern geschaffen.

cc. Die schädigende Handlung ist den Beklagten auch gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Sie haben für den Schaden einzustehen, den ihre verfassungsmäßig berufenen Vertreter durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt haben.

Zwar trägt die Darlegungslast und Beweislast dafür, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne von § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand der Anspruchsgrundlage des § 826 BGB verwirklicht hat, grundsätzlich der Kläger. Dieser hat indes keinen Einblick in die inneren Abläufe bei den Beklagten und kann deswegen nicht im Einzelnen darlegen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software bzw. Verwendung des Motors unter Kenntnis der installierten Software gefallen ist und wem diese Entscheidung zur Kenntnis gebracht wurde. Der Kläger behauptet substantiiert Kenntnis des Vorstandes von dem serienmäßigen Verbau der Software. Damit hat er den ihm zumutbaren Vortrag erbracht, sein Vortrag erfolgt nicht ins Blaue hinein. Zudem ist lebensnah, dass die Vorstände der Beklagten, die dazu auch noch Konzernverbunden sind, von der Herstellung und dem Inverkehrbringen der Software wussten und die Entscheidungen hierzu unterstützten, jedenfalls aber nicht abgelehnt haben (Landgericht Stuttgart Az. 7 O 2 65 / 18; Landgericht Dortmund Az. 12 O 228 / 16; Landgericht Bielefeld Az. 6 O 149 / 16).

Die Beklagten haben das Vorbringen des Klägers nicht substantiiert bestritten. Ihnen hätte es im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast oblegen, sich detaillierter dazu zu äußern, wer im einzelnen wann Kenntnis von der Entwicklung und der serienmäßigen Verwendung der Motorsteuerungssoftware hatte und wie dies den jeweiligen vertretungsberechtigten Organen verborgen bleiben konnte. Die Beklagten hätten jedenfalls darlegen müssen, wie Entscheidungsprozesse für den serienmäßigen Gebrauch einer Software intern ablaufen. Stattdessen tragen sie nur pauschal und oberflächlich vor, dass keine Erkenntnisse dazu vorliegen, dass einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder die Verwendung der Software des Dieselmotors Typ EA 189 in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten.

Aber auch dann, wenn tatsächlich nur Mitarbeiter unterhalb der Führungsebene die Entscheidung getroffen hätten, die Motorsoftware zu verändern bzw. den Motor mit der installierten Software zu verwenden, würde dies nicht dazu führen, dass die Beklagten gegenüber dem Kläger nicht haften. Nach der Lehre vom körperschaftlichen Organisationsmangel und der sogenannten Fiktionshaftung sind



die Beklagten als juristische Personen verpflichtet mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nur verfassungsmäßige Vertreter im Sinne von § 31 BGB zu betrauen. Sollten tatsächlich Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene die Entscheidung getroffen haben, die Software zu verändern bzw. den Motor mit der installierten Software zu verwenden, so wäre sie von Personen getroffen worden, die nach den oben beschriebenen Grundsätzen Organe der Beklagten hätten sein müssen. Die Entscheidung über den Einsatz der hier in Rede stehenden Steuerungssoftware hat Auswirkungen auf ganze Entwicklungs- und Produktlinien der Beklagten und es ergeben sich aufgrund ihrer zumindest erkennbar fragwürdigen rechtlichen Zulässigkeit Haftungsrisiken so erheblichen Ausmaßes, dass die Entscheidung von Mitarbeitern auf einer Entscheidungsebene getroffen sein muss, die als Repräsentanten der Beklagten angesehen werden müssen (Landgericht Berlin, Az. 13 O 108 / 17 mit weiteren Nachweisen).

b. Der Kläger hat auch einen Schaden im Sinne von § 826 BGB erlitten. Unter den tatbestandlichen Schadensbegriff fallen nicht nur nachteilige Einwirkungen auf die Vermögenslage, sondern auch jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses sowie jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, Aktenzeichen II ZR 402 / 02). Der Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Pkw stellt eine Belastung mit einer 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 normalen 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 (Landgericht Hildesheim, Az. 3 O 139 / 16).

c. Die Schadenszufügung erfolgte auch vorsätzlich. Ein Schädiger muss allerdings nicht im Einzelnen wissen, welche und wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden. Es reicht grundsätzlich aus, dass er die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken konnte und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens voraussehen konnte und dieses zumindest billigend in Kauf genommen hat (BGH, Aktenzeichen II ZR 402 / 02).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Für die Beklagten bzw. die für sie handelnden Vorstände war ersichtlich, dass aufgrund des geheim gehaltenen Einbaus der Steuerungssoftware Verbraucher Fahrzeuge erwerben würden, welche mit einem Sachmangel behaftet sind. Die Software kann nicht versehentlich in ein Fahrzeug eingebaut worden sein, dies muss willentlich entwickelt und installiert worden sein. Auch die Wirkungsweise der Software war gewollt. Sie wurde mit der Absicht eingebaut, das Durchlaufen des neuen europäischen Fahrzyklus zu erkennen und den Schadstoffausstoß während der behördlichen Prüfung zu senken.

Die Beklagten verschleierten den Einbau der Software bewusst und stellten diese her bzw. verwendeten sie zumindest wissentlich, um neue Käufer zum Kauf zu bewegen. Es entspricht 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 Grunde im Prüfverfahren andere Emissionswerte erreicht werden als im gewöhnlichen Straßenbetrieb, unabhängig davon, ob das Kraftfahrtbundesamt die Betriebserlaubnis oder die EG - Typen -Genehmigung für das betreffende Fahrzeugmodell entzogen oder die Einordnung in die vorgenommene Abgasnorm widerrufen hat.

d. Ansprüche des Klägers sind auch nicht verjährt. Für die die Verjährung begründenden Umstände sind die Beklagten darlegungs- und beweisbelastet. Gemäß § 195 BGB beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre. Gemäß § 199 Abs. 1 BGB beginnt die regelmäßige Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen musste. Diese Kenntnis ist erst vorhanden, wenn die dem Anspruchsteller bekannten Tatsachen ausreichen, um den Schluss auf ein schuldhaftes Verhalten des Anspruchsgegners und auf die Ursache dieses Verhaltens für den Schaden als naheliegend erscheinen lassen. Denn nur dann wäre dem Geschädigten die Erhebung einer Schadensersatzklage, sei es auch nur in Form der Feststellungsklage, erfolversprechend wenn auch nicht risikolos möglich (BGH NJW-RR 20 10,681; Versicherungsrecht 1986,1080 ff.). Da die Klage im Jahre 2019 erhoben wurde, wären Ansprüche des Klägers verjährt, wenn er im Jahre 2015 Kenntnis vom auch ihm schädigenden Verhalten der Beklagten erlangt hätte oder ohne grobe Fahrlässigkeit hätte erlangen müssen. Dass der Kläger im Jahre 2015 von Umständen wusste, die eine Schadensersatzpflicht der Beklagten begründeten, haben die Beklagten nicht beweisen können.

Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, der Kläger habe sich einer aufdrängenden Kenntnis verschlossen und grob fahrlässig gehandelt. Allerdings stellt es nach ständiger Rechtsprechung der vom Gesetz geforderten positiven Kenntnis gleich, wenn der Geschädigte die Kenntnis nur deswegen nicht besitzt, weil er vor einer sich ihm ohne weiteres anbietenden, gleichsam auf der Hand liegenden Erkenntnismöglichkeit, die weder besondere Kosten noch nennenswerte Mühe verursacht, die Augen verschlossen hat (BGH am angegebenen Ort). Diese Rechtsprechung betrifft aber nur Fälle, in denen letztlich das sich Berufen auf die Unkenntnis als Förmerei erscheint, weil jeder andere in der Lage des Geschädigten unter denselben konkreten Umständen die Kenntnis gehabt hätte. Dies ist aber nicht der Fall, wenn der Geschädigte besondere Recherchen hinsichtlich der Schadensursache durchführen müsste (BGH am angegebenen Ort). Hier hat der Kläger bei seiner mündlichen Anhörung ausgesagt, er habe erst im Jahre 2016, als

er von der Beklagten zu 2) aufgefordert worden sei, dass Software -Update aufspielen zu lassen, gewusst, dass sein Fahrzeug auch vom Diesel -Skandal betroffen sei. Diese Einlassung des Klägers ist von den Beklagten nicht widerlegt worden. Zu weiteren Recherchen oder Nachforschungen war der Kläger um der Verjährung der Ansprüche zu entgehen, nicht verpflichtet.

e. Die Beklagten haben dem Kläger somit nach den §§ 826, 249 ff. BGB den entstandenen Schaden zu ersetzen. Dieser ist auf Ersatz des negativen Interesses gerichtet.

Der Schaden liegt vorliegend 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. Der so entstandene Schaden wurde nicht durch das Software -Update behoben. Denn dies ändert nichts an dem Umstand, dass der Kläger aufgrund fehlender Aufklärung über das Vorhandensein und die Funktionsweise der ursprünglich vorhandenen Motorsteuerungssoftware einen Vertrag abgeschlossen hat, den er in Kenntnis des tatsächlichen Sachverhaltes nicht abgeschlossen hätte.

Der Kläger muss sich jedoch nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung den Wert der von ihm gezogenen Nutzungen auf den ihm zu erstattenden Kaufpreis anrechnen lassen. Dieser ist gemäß § 287 ZPO durch das Gericht zu schätzen. Die Berechnung des zu berücksichtigenden Nutzungsvorteils erfolgt vorliegend, -da es sich um einen Neuwagenkauf handelt-, in dem der Brutto -Kaufpreis i.H.v. 39.217 € mit den vom Kläger gefahrenen Kilometern von 69.734 multipliziert wird und das Produkt durch die erwartbare Gesamtleistung, welche das Gericht nunmehr auf 300.000 km schätzt, dividiert wird (vergleiche Reinking-Eggert, der Autokauf, 13. Aufl., 2017, Rn. 3564). Danach ergibt sich als Wert der durch den Kläger gezogenen Nutzung ein Betrag i.H.v. 9.115,86 €.

Insgesamt steht dem Kläger damit ein Schadensersatzanspruch i.H.v. 30.101,14 € zu.

Soweit der Kläger Erstattung von Reparaturkosten und Aufwendungen in Höhe von insgesamt 2.796,34 € begehrt, war die Klage abzuweisen. Hinsichtlich der geltend gemachten Reparaturkosten und Anschaffungen ist nicht ersichtlich, dass diese nicht auch bei einem anderen Fahrzeug angefallen bzw. aufgewendet worden wären. Insoweit ist mangels anderen Vortrages davon auszugehen, dass es sich um Verschleißteile eines Fahrzeuges handelt und die Reparaturen und Aufwendungen bei der getätigten Gesamtleistung ohnehin angefallen wären.

f. Dem Kläger steht der zuerkannte Zinsanspruch i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 09.03.2019 gemäß §§ 286, 288 Abs. 1 BGB zu. Mit Ablauf

der im Schreiben vom 22.02.2019 gesetzten Zahlungsfrist befanden sich die Beklagten in Verzug.

Ein weitergehender Zinsanspruch aus § 849 BGB war indes nicht zuzuerkennen. Die Kammer schließt sich nunmehr der mehrheitlich vertretenen Auffassung an, dass Normzweck des § 849 BGB sein soll, den endgültig verbleibenden Verlust an Nutzbarkeit der betroffenen Sache durch den Zinsanspruch auszugleichen, der durch den späteren Gebrauch derselben oder den einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann (BGH Az. II ZR 167 / 06). Der Kläger konnte im Austausch für den gezahlten Kaufpreis hier aber das erhaltene Fahrzeug fortwährend nutzen.

2. Die Klage ist im Hinblick auf den Klageantrag zu Z. 2 zulässig und begründet, §§ 256, 756 ZPO.

3. Die Beklagten sind auch verpflichtet, dem Kläger die vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten gemäß §§ 826, 249 BGB zu erstatten.

Ausgehend von einem Gegenstandswert von bis zu 35.000 € ergibt sich folgende Berechnung:

1,3 Geschäftsgebühr §§ 13, 14 Nr. 2 300 VV RVG 1219,40 €

Pauschale für Post und Telekommunikation Nr. 7002 VV RVG 20 €

Zwischensumme 1239,40 €

zuzüglich 19-prozentiger Mehrwertsteuer gemäß Nr. 7008 VV RVG 235,48 €

insgesamt 1.474,88 €.

Soweit die Beklagten pauschal die Zahlung der vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten durch den Kläger bestreiten, ist dies unerheblich. Im Übrigen würde sich der gemäß § 257 BGB für diesen Fall bestehende Freistellungsanspruch aufgrund der Erfüllungsverweigerung der Beklagten in einen Schadensersatzanspruch umwandeln.

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 286, 288 Abs. 1 BGB.

4. Hinsichtlich des Klageantrages zu Z. 4 ist die Klage zwar zulässig, jedoch unbegründet. Zum einen ist der Antrag nicht konkret genug gefasst, da erfasst würden nicht nur die vom Kläger benannten vermeintlichen Steuerschäden, sondern alle weiteren Schäden, wobei unklar bleibt, welche Schäden damit gemeint sind. Der Kläger trägt diesbezüglich nur pauschal vor, es könne sein, dass die vom Verbrauch sowie vom Schadstoffausstoß abhängige Kraftfahrzeugsteuer nachträglich neu

bestimmt werden müsse, weshalb eine Steuernachzahlung drohe. Dies ist angesichts des durch das Kraftfahrzeugbundesamt genehmigten Software -Updates und der damit verbundenen Genehmigung jedoch nicht zu befürchten.

5. Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 Abs. 1, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Degner

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Bielefeld



Verkündet am 21.11.2019

Abanuz Käuper, Justizbeschäftigte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle