



## Landgericht Osnabrück

Geschäfts-Nr.:  
2 O 751/19

### Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:  
08.07.2019

als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle  
Information zum Datenschutz unter [www.landgericht-osnabrueck.niedersachsen.de](http://www.landgericht-osnabrueck.niedersachsen.de)

## Im Namen des Volkes!

### Urteil

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Gunkel, Kunzenbacher & Partner, Detmolder Straße 120 a, 33604 Bielefeld,  
Geschäftszeichen: 1000/18BB13/cf/ac

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand, d. vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: KSP Kanzlei Dr. Seegers, Dr. Frankenheim Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Kaiser-Wilhelm-Straße 40, 20355 Hamburg,  
Geschäftszeichen: VT1935712

hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück auf die mündliche Verhandlung vom 01.07.2019 durch die Richterin am Landgericht Dr. Stalljohann als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

- 1. Die Klage wird abgewiesen.**
- 2. Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.**
- 3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.**
- 4. Der Streitwert wird auf bis zu € 22.000,00 festgesetzt.**

\*\*\*\*\*

Dokument unterschrieben  
von: Staab, Carolin Anna Elisabeth, Justiz  
Niedersachsen  
am: 09.07.2019 10:55

*signed*



### Tatbestand

Der Kläger verlangt von der Beklagten im Wege des Schadensersatzes aus einem Autokaufvertrag Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des von ihm erworbenen Fahrzeuges.

Der Kläger erwarb am 26.01.2015 beim [REDACTED] in [REDACTED] einen gebrauchten VW Touran 1.6 TDI zum Kaufpreis von € 19.400,00 mit der FIN: [REDACTED]. Der Kilometerstand betrug 26.850 km. Per 01.07.2019 wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 95.021 km auf.

Das vom Kläger erworbene Fahrzeug ist mit einem – von der Beklagten entwickelten – Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet. Bei diesem Motor war ursprünglich (zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeuges) eine Software installiert, die im Hinblick auf die Steuerung der Abgasrückführung zwei unterschiedliche Betriebsmodi kannte. Im Modus 1, der im so genannten NEFZ (Prüfmodus) aktiv war, kam es zu einer höheren Abgasrückführung und damit zu einem geringeren Stickoxidausstoß. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, war ein partikeloptimierter Modus 0 aktiv, mit der Folge einer geringeren Abgasrückführung und einem höheren Stickoxidausstoß als im Modus 1. Zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeuges befand sich das Fahrzeug aufgrund der in dem Fahrzeug installierten Software im normalen Straßenverkehr durchgehend im Modus 0. Im September 2015 wurde öffentlich bekannt, dass die von der Beklagten entwickelten Motoren mit der Typ-Bezeichnung EA 189 über zwei Betriebsmodi verfügen. Zwischenzeitlich wurde ein Softwareupdate entwickelt, das zur Folge hat, dass im normalen Straßenverkehr durchgängig der Modus 1 aktiv ist. Der Kläger hat bei seinem Fahrzeug das entsprechende Update aufspielen lassen.

Der Kläger behauptet, er hätte sich in Kenntnis der tatsächlichen Abgaswerte und in Kenntnis der fehlenden Betriebserlaubnis aufgrund der eingebauten Software nicht für ein Dieselfahrzeug entschieden. Die Beklagte habe den Einbau der Software verschwiegen und sich damit die Zulassung des Fahrzeuges erschlichen. Da das Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen sei, habe es eine merkliche Wertminderung erlitten. Ferner würden durch das erfolgte Update weitere Schäden drohen. Auch mit dem Softwareupdate könne kein Zustand erreicht werden, bei dem die betroffenen Fahrzeuge „sauber“ werden und im normalen Fahrbetrieb die gesetzlichen Grenzwerte einhalten.

Unter Berücksichtigung einer Gesamtleistung von 350.000km lässt sich der Kläger eine Nutzungsentschädigung von € 3.681,65 anrechnen.

Im Übrigen macht der Kläger nutzlose Aufwendungen geltend und zwar Kosten für eine Inspektion in Höhe von € 418,94 sowie Kosten für einen Heckträger und eine Anhängerkupplung in Höhe von € 899,98. Diese Beträge seien mit 4% zu verzinsen, was für den Zeitraum bis Rechtshängigkeit einem Betrag von € 137,20 entspreche. Schließlich ist der Kläger der Auffassung, dass der Kaufpreis mit 4% ab Kaufpreiszahlung zu verzinsen wäre, was einem Betrag von € 3.008,33 entspreche. Der Kläger beziffert seinen Gesamtschaden auf € 20.182,80.

Der Kläger beantragt,

- 1.) die Beklagte zu verurteilen, an ihn € 20.182,80 zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges VW Touran 1.6 TDI mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer [REDACTED] mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED] dessen Rückübergang und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II und der zugehörigen Fahrzeugschlüssel.
- 2.) 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.

Es fehle an einer Täuschung durch die Beklagte gegenüber dem Kläger und an einer Irrtumserregung. Es liege auch keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Beklagten vor. Schließlich scheitere ein Anspruch des Klägers auch an einem eingetretenen Vermögensschaden. Zwischen Leistung und Gegenleistung liege kein Missverhältnis vor.

\*\*\*\*\*

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist nicht begründet.

Der Kläger hat gegenüber der Beklagten keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges.

### **1. Kein Anspruch auf Schadensersatz gem. § 823 Abs. 2 iVm § 263 StGB**

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückübereignung des Fahrzeuges, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB.

a) Eine Täuschungshandlung durch die Beklagte ist nicht schlüssig dargelegt.

Eine Täuschungshandlung besteht nach dem Wortlaut des Gesetzes in der Vorspiegelung falscher oder in der Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen. Vorspiegeln einer Tatsache bedeutet, dass der Täter einem anderen eine nicht bestehende Tatsache als bestehend zur Kenntnis bringt. Entstellen ist das Verfälschen des tatsächlichen Gesamtbildes durch Hinzufügen oder Fortlassen einzelner Elemente. Unterdrücken einer wahren Tatsache bedeutet schließlich ein Handeln, durch das eine Tatsache der Kenntnis einer anderen Person vorenthalten wird (vgl. Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 263, Rn. 6).

Der Kläger hat nicht dargelegt, welche konkrete falsche Tatsache die Beklagte ihm zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages vorgespiegelt haben sollte, welche konkrete (nicht bestehende) Tatsache die Beklagte ihm also als bestehend zur Kenntnis gebracht haben sollte.

Eine konkludente Täuschung der Beklagten gegenüber dem Kläger kommt nicht in Betracht. Es fehlt an einer konkreten Darlegung, über welche Tatsache die Beklagte den Kläger durch welches Verhalten konkludent getäuscht haben sollte. Soweit der Kläger darauf abstellen will, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor in Verkehr gebracht hat, so hat allein das Inverkehrbringen einer Ware keinen Erklärungswert. Der Lieferung einer Sache kann nicht der Erklärungswert entnommen werden, die Sache habe keine Mängel (vgl. Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 263, Rn. 17b). Ebenso

wenig kann dem Inverkehrbringen eines Fahrzeuges der schlüssige Erklärungswert entnommen werden, das Fahrzeuge verfüge nicht über eine unzulässige Abschalt einrichtung.

Eine Täuschung durch Unterlassen liegt ebenfalls nicht vor. Die Beklagte hat zwar beim Inverkehrbringen des Fahrzeuges nicht auf die Verwendung der Software hingewiesen. Eine Täuschung durch Unterlassen setzt aber nicht allein die Verletzung einer bloßen Aufklärungspflicht um der Wahrheit willen, sondern zugleich voraus, dass der Täter dafür einzustehen hat, dass das Opfer sich nicht selbst schädigt. Eine betrugsspezifische Garantienstellung setzt demnach eine besondere Pflichtenstellung des Täters zum Schutz des Opfers vor vermögensschädigenden Fehlvorstellungen voraus. Dabei ist wegen des Entsprechenserfordernisses dem verhaltensgebundenen Merkmal der Täuschung für den Unterlassensfall dadurch Rechnung zu tragen, dass die Garantienpflicht auf einem erhöhten Anforderungen genügenden Vertrauensverhältnis beruht (vgl. Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 263, Rn. 19). An einem solchen erhöhten Anforderungen genügenden Vertrauensverhältnis fehlt es vorliegend. Allein der Umstand, dass der Kläger – vermeintlich – Vertrauen in die Marke der Beklagten hat, begründet kein besonderes Vertrauensverhältnis.

Eine Aufklärungspflicht der Beklagten folgt aber auch nicht daraus, dass die Beklagte die streitgegenständliche Software überhaupt installiert hat. Ungeachtet der Frage, ob es sich bei der Installation der Software um eine unzulässige Abschalt einrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt, wird eine Garantienpflicht aus sog. Ingerenz nur dann begründet, wenn das Vorverhalten pflichtwidrig war, also schon als solches missbilligt werden kann. Dabei genügt nicht jede Pflichtwidrigkeit, sondern diese muss vielmehr in den Bereich einer Norm zum Schutz des in Gefahr geratenen Rechtsguts eingreifen (vgl. Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 13, Rn. 35a). Es muss sich um die Missachtung einer Vorschrift handeln, die gerade dem Schutz des betroffenen Rechtsguts dient. Hieran fehlt es vorliegend. Selbst wenn man der Beklagten vorwerfen würde, pflichtwidrig gegen die Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verstoßen zu haben, so dient diese Norm aber nicht dem Schutz des Vermögens der Kunden – von dem der Kläger behauptet, dass es aufgrund des Verhaltens der Beklagten in Gefahr geraten sei –, sondern allenfalls dem Schutz der Umwelt bzw. der Gesundheit der Bevölkerung.

Ungeachtet dessen war die Beklagte auch aus anderen Gründen nicht verpflichtet, auf das Vorhandensein der Software hinzuweisen. Denn es ist nicht ersichtlich und wird vom Kläger auch nicht näher dargelegt, dass die Beklagte (bzw. ihre Organe) zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags Anfang 2015 positiv Kenntnis davon hatte, dass der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges mit einer „unzulässigen Abschalteneinrichtung“ ausgestattet ist. Aus dem Umstand, dass die Software installiert wurde, folgt nicht, dass die Beklagte (bzw. ihre Organe) auch wusste, dass das Kraftfahrtbundesamt diese Software tatsächlich als unzulässige Abschalteneinrichtung bewerten würde und die Betriebsuntersagung für die Fahrzeuge drohen würde. Konkrete Anhaltspunkte, die auf ein entsprechendes Wissen der Beklagten (bzw. ihrer Organe) hindeuten würden, liegen nicht vor. Es scheint nicht ausgeschlossen, dass die Beklagte das Verständnis hatte, dass sich die von ihr eingesetzte Software zwar im Graubereich, aber noch im Bereich des Zulässigen befinden würde. Mangels nachgewiesener Kenntnis von der Unzulässigkeit der Software kommt auch eine diesbezügliche Aufklärungspflicht nicht Betracht. Nur wenn den Organen der Beklagten zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages positiv bekannt gewesen wäre, dass faktisch allen Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA 189 die Betriebsuntersagung droht, wenn das Kraftfahrtbundesamt Kenntnis von der installierten Software erlangt – die Betriebsuntersagung quasi wie ein Damoklesschwert über dem Kauf schwebt – könnte man zu dem Ergebnis gelangen, dass die Beklagte hierüber hätte aufklären müssen. Hierzu fehlt allerdings konkreter Sachvortrag.

b) Darüber hinaus fehlt es auch an der erforderlichen Irrtumserregung bei dem Kläger.

Irrtum ist jeder Widerspruch zwischen Vorstellung und Wirklichkeit. Vorliegend fehlt es schon an einer substantiierten Darlegung des Klägers, welche Vorstellungen er über die Beschaffenheit des Fahrzeuges bzw. des Motors des Fahrzeuges gehabt haben will, die nicht mit der Wirklichkeit übereingestimmt hätten.

Der Kläger hatte zwar schriftsätzlich behauptet, er hätte sich in Kenntnis der tatsächlichen Abgaswerte (einschließlich der Stickoxidwerte) nicht für ein Dieselfahrzeug entschieden. Andererseits hat der Kläger im Rahmen seiner mündlichen Anhörung erläutert, dass Stickoxide beim Kauf für ihn keine Rolle gespielt hätten. Daraus folgt, dass der Kläger sich beim Kauf über etwaige Stickoxidwerte keine Gedanken gemacht hat, so dass er insoweit auch keinem Irrtum unterliegen konnte.

Dem Kläger kam es nach seinen Ausführungen maßgeblich darauf an, ein im Verbrauch sparsames Fahrzeug zu erwerben. Etwaige Stickoxidwerte spielten beim Abschluss des Kaufvertrages für den Kläger keine Rolle. Dem Kläger kam es möglicherweise auch darauf an, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben. Dass und warum das Fahrzeug aber nicht umweltfreundlich sein sollte, legt der Kläger nicht dar. Es ist auch nicht ersichtlich, dass das Fahrzeug nicht umweltfreundlich wäre, da durch die installierte Software nicht die CO<sub>2</sub>-Werte beeinflusst werden, sondern nur der Stickoxidausstoß, der jedoch für die Umwelt keine Rolle spielt, sondern für die Gesundheit der Bevölkerung. Dass es dem Kläger auch darauf angekommen wäre, ein Fahrzeug zu führen, das besonders gesundheitsfreundlich ist, trägt er nicht vor. Auch bezüglich der Sparsamkeit des Fahrzeuges lässt sich dem klägerischen Vortrag nicht entnehmen, dass das Fahrzeug aufgrund der installierten Software weniger sparsam gewesen wäre.

c) Es fehlt auch an einer schlüssigen Darlegung, dass eine etwaige Täuschungshandlung der Beklagten sowie eine entsprechende Irrtumserregung auf Seiten des Klägers ursächlich für eine Vermögensverfügung geworden wären. Eine Vermögensverfügung des Klägers ist zwar im Abschluss des Kaufvertrages zu sehen. Dass jedoch der Kaufvertrag aufgrund der – behaupteten – Täuschung der Beklagten abgeschlossen worden wäre, ist nicht ersichtlich. Der Kläger hat vielmehr dargelegt, dass ihm das Fahrzeug von VW-Händlern und Bekannten empfohlen worden wäre, hierauf hätte er sich verlassen. Er habe ein sparsames Auto kaufen wollen. Maßgeblich für den Abschluss des Kaufvertrages waren damit nicht irgendwelche Täuschungshandlungen oder –unterlassungen der Beklagten im Hinblick auf die Stickoxidemissionen, sondern gänzlich andere Erwägungen.

d) Schließlich fehlt es auch an dem erforderlichen Vermögensschaden auf Seiten des Klägers.

Ein Vermögensschaden liegt bei Austauschgeschäften nur dann vor, wenn zwischen dem Wert der Leistung und dem Wert der Gegenleistung eine Wertdifferenz besteht. Entsprechen sich Leistung und Gegenleistung, liegt ein Schaden nicht vor.

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages, auf den bei der Frage eines eingetretenen Vermögensschadens abzustellen ist, befanden sich Leistung und Gegenleistung nicht in einem Missverhältnis. Die Kläger hat zu einem Kaufpreis von € 19.400,00 einen

gebrauchten VW Touran erworben. Dass das Fahrzeug zum damaligen Zeitpunkt weniger wert gewesen wäre als der Kaufpreis, den der Kläger gezahlt hat, trägt der Kläger nicht substantiiert vor. Es ist nicht konkret dargelegt, dass der Kläger eine „minderwertige Ware zu teuer bezahlt hätte“ (vgl. Schönke/Schröder, a.a.O., § 263, Rn. 107).

Es ist auch nicht ersichtlich, weshalb das Fahrzeug zum damaligen Zeitpunkt einen geringeren Wert hätte haben sollen. Zwar mag zwischenzeitlich aufgrund der öffentlichen Diskussion über die von der Beklagten installierte Software insgesamt ein Wertverlust jener Fahrzeuge eingetreten sein, die mit dem entsprechenden Motoraggregat versehen worden sind. Hierauf kommt es aber nicht an, da für die Frage des Vermögensschadens auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses abzustellen ist. Zum damaligen Zeitpunkt kann allenfalls die Gefahr bestanden haben, dass das Fahrzeug einen höheren Wertverlust erleiden würde, als üblicherweise zu erwarten wäre. Zwar kann eine Vermögensgefährdung einem Vermögensschaden gleichzusetzen sein. Erforderlich ist aber, dass die Gefährdung nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise bereits eine Verschlechterung der gegenwärtigen Vermögenslage bedeutet. Das ist vorliegend nicht der Fall. Zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses war in keiner Weise abzusehen, dass eine derart umfassende öffentliche Diskussion über die von der Beklagten installierte Software in den Motoraggregaten stattfinden würde, die ggf. Einfluss auf die Wertstabilität der Fahrzeuge haben könnte. Eine konkrete Vermögensgefährdung lässt sich daher jedenfalls zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses nicht mit der erforderlichen Sicherheit feststellen.

Dem Kläger ist auch nicht deswegen ein Schaden entstanden, weil derzeit für Fahrzeug der Euro 5- Norm Fahrverbote in Städten diskutiert bzw. teilweise schon eingeführt wurden. Es ist nicht ersichtlich und wird vom Kläger auch nicht näher dargelegt, dass die Installation der Software durch die Beklagte ursächlich für diese Fahrverbote wäre. Dies kann bereits deswegen nicht der Fall sein, weil sämtliche Fahrzeug der Euro 5 Norm von den Fahrverboten betroffen sind, also auch Fahrzeuge von Herstellern, die keine entsprechende Software installiert haben.

e) Darüber hinaus fehlt es auch an der erforderlichen Bereicherungsabsicht der Beklagten. Der Schädiger muss die Absicht haben, durch die Täuschungshandlung sich oder einem Dritten einen Vermögensvorteil zu verschaffen.



Die Beklagte mag durch die Verwendung der Software beabsichtigt haben, Entwicklungskosten zu sparen bzw. zu reduzieren. Hierdurch entsteht aber nicht per se ein Vermögensvorteil. Zu einem etwaigen Vermögensvorteil auf Seiten der Beklagten trägt der Kläger nichts vor.

Darüber hinaus fehlt es auch an der erforderlichen Stoffgleichheit zwischen Vermögensschaden und Vermögensvorteil. Dass die Beklagte in irgendeiner Form an dem vom Kläger an das Autohaus Röttering gezahlten Kaufpreis partizipiert hätte, wird nicht einmal behauptet. Selbst wenn die Beklagte ggf. Entwicklungs- und Produktionskosten durch den Einsatz der Software erspart hätte, so stellt diese Ersparnis gleichwohl nicht die Kehrseite des dem Kläger – vermeintlich – entstandenen Vermögensschadens in Form der Kaufpreiszahlung dar.

Dass es der Beklagten bei der Installation der Software auf einen Vermögensvorteil der Autohändler angekommen wäre, ist weder dargelegt noch ersichtlich.

f) Letztlich fehlt es auch am erforderlichen Schädigungsvorsatz der Beklagten. Ein Schädigungswille setzt voraus, dass die Handlungsweise des Täters im Tatzeitpunkt von der Vorstellung getragen ist, den Wert des betroffenen Vermögens zu vermindern, wofür genügt, dass er die Umstände kennt, aus denen sich die schadensgleiche Vermögensgefährdung ergibt, und sich mit dem Risiko abfindet, auch wenn er hofft, letzten Endes werde alles gut gehen (vgl. Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 263, Rn. 165 m.w.N.). Es ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte bei Installation der Software billigend in Kauf genommen hätte, ihre Kunden zu schädigen und ihnen „minderwertige“ Autos zu verkaufen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass Beklagten bekannt gewesen wäre oder ihr Handeln von dieser Vorstellung getragen gewesen wäre, dass die Software vom Kraftfahrtbundesamt als unzulässige Abschaltvorrichtung bewertet werden und es dann in der Folge dieser Bewertung zu einem Wertverlust der betroffenen Fahrzeuge kommen würde. Die Beklagte mag in Kauf genommen haben, die Umwelt mehr zu belasten, als erforderlich. Hierdurch ist aber keine Schädigung der Kunden beabsichtigt.

## **2. Kein Anspruch auf Schadensersatz gem. § 826 BGB**

Der Kläger hat gegenüber der Beklagten auch keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB.

Eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Beklagten gegenüber dem Kläger liegt nicht vor.

Eine Handlung ist dann objektiv sittenwidrig, 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 verstößt, d.h. mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. Palandt, BGB, 76. Aufl., § 826, Rn. 4).

Diese Voraussetzungen sind nicht gegeben.

Zwar mag es in der Regel ein sittenwidriges Handeln darstellen, wenn jemand durch unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände den Vertragspartner bewusst täuscht, um diesen zum Vertragsschluss zu veranlassen (vgl. Palandt, a.a.O., Rn. 20). Ein solches Vorgehen lässt sich vorliegend jedoch nicht feststellen. Wie oben ausgeführt, fehlt es an einer durch die Beklagte verübten Täuschungshandlung, welche den Kläger zum Vertragsschluss hätte veranlassen sollen. Zudem stand die Nichtaufklärung über die installierte Software in keinem kausalen Zusammenhang mit dem Kaufvertragsschluss. Der Kläger ist nicht durch irgendwelche unwahren Angaben der Beklagten zum Vertragsschluss veranlasst worden. Kaufentscheidend waren gänzlich andere Erwägungen des Klägers. Die installierte Software stellt auch keinen vertragswesentlichen Umstand dar, da sie auf die Fahreigenschaften des Fahrzeuges keinen Einfluss nimmt, das Fahrzeug vielmehr vollständig funktionsfähig ist.

Es liegt auch kein sittenwidriges Verschweigen von Umständen vor. Für die Annahme eines sittenwidrigen Verschweigens reicht die reine Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht nicht aus. Hinzutreten muss eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens. Allein die Nichtaufklärung über das Verwenden einer Software, welche letztlich nur im Prüfmodus aktiviert wird, stellt sich aber nicht als besonders verwerfliches Verhalten dar. Für den Kunden selbst hat die Software keine spürbare Auswirkung, insbesondere ist mit der Verwendung der Software für den Kunden keine Gefahr oder Gefährdung verbunden. Soweit der Kläger darauf abstellt, dass aufgrund der installierten die Entziehung der Typgenehmigung drohen würde (bzw. gedroht habe), so könnte dies allenfalls dann eine Verwerflichkeit begründen, wenn sich feststellen ließe, dass die Beklagte die Möglichkeit der Entziehung der Typgenehmigung in Kauf genommen hätte. Dass dies der

Fall war, wird nicht substantiiert behauptet. Insoweit geht ein Verschweigen der Beklagten nicht über eine reine Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht hinaus, wenn man überhaupt von einer Aufklärungspflicht der Beklagten ausgehen sollte.

Die Installation der Software verstößt nach Überzeugung des Gerichts auch sonst nicht gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkender. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass nicht feststellbar ist, dass sich die installierte Software auf das Abgasverhalten des Fahrzeugs im normalen Straßenverkehr in irgendeiner Art und Weise ausgewirkt hat. Der Kläger hat nicht substantiiert dargelegt, dass das Fahrzeug aufgrund der installierten Software unter normalen Straßenbedingungen einen höheren Stickoxidausstoß hätte, als es ohne die installierte Software hätte haben dürfen. Diese Darlegung kann auch nicht gelingen, da es für den normalen Straßenverkehr keine einzuhaltenden Grenzwerte gibt, so dass gar nicht festgestellt werden kann, welche Stickoxidwerte das Fahrzeug hätte haben dürfen. Es lässt sich daher keine Bezugsgröße feststellen, zu der etwaige (bei Verwendung der Software) ermittelte Stickoxidausstöße ins Verhältnis gesetzt werden könnten. Etwaige Grenzwerte sind nur auf dem Prüfstand einzuhalten, weswegen die installierte Software überhaupt nur unter Laborbedingungen zum Einsatz kommt. Der Kläger fährt das Fahrzeug indes nicht unter Laborbedingungen. Das Einhalten der Grenzwerte auf dem Prüfstand lässt auch keine Rückschlüsse darüber zu, in welchem Umfang das Fahrzeug im realen Straßenverkehr Emissionen ausstößt. Insbesondere lässt sich nicht feststellen, dass die Emissionswerte im realen Straßenverkehr immer um einen festen Faktor X im Vergleich zu den auf dem Prüfstand einzuhaltenden Werten erhöht wären und in irgendeiner Weise einen Vergleichsmaßstab für den Realbetrieb darstellen würden. Die diesbezügliche Behauptung des Klägers wird durch nichts untermauert. Es lässt sich auch nicht feststellen, dass die betroffenen Fahrzeuge der Beklagten im Vergleich zu Dieselfahrzeugen anderer Hersteller aufgrund der verwendeten Software höhere Stickoxidausstöße im realen Fahrbetrieb aufweisen würden.

Zu konstatieren ist zwar, dass die Installation der Software zur Folge hat, dass das Fahrzeug auch dann nicht in der Lage ist, die für den Prüfstand geltenden Abgaswerte im realen Straßenbetrieb zu erzielen, wenn es gelingen sollte, die Prüfsituation im realen Straßenverkehr nachzubilden, also den NEFZ nachzufahren. Da es allerdings ohnehin nahezu ausgeschlossen ist, das Fahrzeug im realen Straßenbetrieb so zu fahren, dass die Prüfsituation nachgebildet wird, und jedenfalls der Kläger nicht angeführt hat, dass

sie stets bestrebt sei, entsprechend der Vorgaben des NEFZ zu fahren, um die dort geltenden Werte auch im realen Betrieb zu erzielen, ist diese Beeinträchtigung nach Auffassung des Gerichts so gering, dass sie jedenfalls nicht verwerflich ist. Hinzu kommt, dass die mit dem streitgegenständlichen Motor versehenen Fahrzeuge für den Verbraucher auch in jeglicher Hinsicht und ohne Einschränkung nutzbar sind. Das Vorhandensein der installierten Software ist für den Verbraucher im normalen Straßenverkehr nicht zu bemerken. Eine irgendwie geartete Einschränkung des Verbrauchers hinsichtlich der Nutzbarkeit des Fahrzeuges ist mit der Software nicht verbunden.

Darüber hinaus lässt sich auch ein etwaiger Schädigungsvorsatz der Beklagten nicht feststellen. Der Vorsatz muss sich darauf beziehen, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Voraussetzung ist u.a., dass der Schädiger die Schädigung gewollt hat. Soweit der Kläger darauf abstellt, dass die Beklagte aus reinem Gewinnstreben die Schädigung der Kunden in Kauf genommen hätte, ist dies für das Gericht nicht überzeugend. Dass die Beklagte tatsächlich bewusst und willentlich eine Schädigung ihrer Kunden gewollt hat – also ihnen bewusst „minderwertige“ Fahrzeuge verkaufen wollte – ist nicht näher dargelegt. Die Beklagte mag ggf. versucht haben, kostengünstig ihre Fahrzeuge bzw. ihre Motoren zu produzieren. Das bedeutet aber nicht, dass sie gleichzeitig ihren Kunden einen Schaden zufügen wollte. Allein das Bestreben eines Unternehmens, Gewinne durch Kostenoptimierung zu erwirtschaften, stellt sich in einer Marktwirtschaft nicht als verwerfliche Gesinnung dar.

Hinzukommt, dass ein Schädigungsvorsatz der Beklagten allenfalls dann angenommen werden kann, wenn der Beklagten bzw. ihren Organen bei Installation der Software bewusst gewesen wäre, dass das Kraftfahrtbundesamt diese als unzulässige Abschalteneinrichtung bewerten, es zu einer umfassenden Rückrufaktion kommen würde und die Fahrzeuge an Wert verlieren würden und die Beklagte genau dies gewollt hätte. Insoweit fehlt es aber an konkreten Anhaltspunkten, dass die Beklagte überhaupt hätte wissen müssen, dass das Kraftfahrtbundesamt die Software als unzulässige Abschalteneinrichtung bewerten würde.

Schließlich fehlt es an der erforderlichen Sittenwidrigkeit auch deswegen, weil sich das Sittenwidrigkeitsurteil über ein bestimmtes Verhalten des Schädigers nicht abstrakt, sondern nur in Bezug auf die Person eines angeblich Geschädigten fällen lässt. Die Gebote der guten Sitten müsse gerade im Hinblick auf den Geschädigten und zu dessen Schutz Bestand haben. Vor diesem Hintergrund könnte selbst ein unterstellter Verstoß gegen

das Verbot einer Abschaltvorrichtung nach Artikel 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 VO(EG) Nr. 715/2007 kein Sittenwidrigkeitsurteil im Verhältnis zum Kläger begründen. Denn hierfür ist nach dem Schutzzweck des Verbots der Abschaltvorrichtung zu fragen. Aus den Erwägungsgründen der genannten Verordnung ergibt sich eindeutig, dass diese der Verbesserung der Luftqualität dient. Damit stellt die Verordnung allenfalls Verhaltensnormen mit allgemein schützendem öffentlich-rechtlichem Charakter auf. Ein Gebot der guten Sitten gerade im Verhältnis zum Kläger lässt sich der Verordnung hingegen nicht entnehmen. Dies zeigt sich auch deutlich daran, dass die Verordnung Messungen unter Bedingungen verlangt, die nicht den realen Fahrbedingungen entsprechen.

Folglich kann aus einem etwaigen Verstoß gegen die Verordnung kein Sittenwidrigkeitsurteil im Verhältnis zwischen dem Kläger und der Beklagten erwachsen. Die Beklagte mag mit ihrem Vorgehen versucht haben, bestehende EU-rechtliche Vorschriften zu umgehen bzw. zu ihren Gunsten auszulegen. Ein sittenwidriges Verhalten im Verhältnis zu den Verbrauchern liegt hierin jedoch nicht, da für den Verbraucher die reine Installation der Software nicht mit fühlbaren Nachteilen verbunden war. Der Kläger hat insbesondere nicht substantiiert vorgetragen, dass zu irgendeinem Zeitpunkt konkret der Entzug der Zulassung des Fahrzeuges bzw. das Entfallen der Typgenehmigung gedroht hätte, was möglicherweise einen Nachteil dargestellt hätte.

Darüber hinaus fehlt es, wie oben ausgeführt, auch an dem erforderlichen Vermögensschaden. Der Schaden liegt nicht darin, dass der Kläger mit einer „ungewollten Verpflichtung“ belastet worden wäre. Der Kläger hat im Gegenzug zu dem gezahlten Kaufpreis ein Fahrzeug erhalten. Der Besitz des Fahrzeuges stellt keine „ungewollte Verpflichtung“ dar. Das Fahrzeug mag – wie oben ausgeführt – zwischenzeitlich ggf. einen Wertverlust erlitten haben, der möglicherweise höher ist, als üblicherweise bei Fahrzeugen dieser Art zu erwarten wäre. Dieser Umstand begründet aber keinen Vermögensschaden, der bereits zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages eingetreten wäre. Allein der Erwerb einer ggf. mangelhaften Ware stellt nicht per se einen Vermögensschaden dar. Entscheidend ist allein, dass man für die mangelhafte Ware mehr gezahlt hat, als für die mangelfreie Ware. Hierzu fehlt konkreter Sachvortrag des Klägers.

Da ein Anspruch in der Hauptsache nicht besteht, hat der Kläger keinen Anspruch auf Ersatz von nutzlosen Aufwendungen. Ebenso wenig hat der Kläger Anspruch auf Zahlung

von Zinsen in Höhe von 4% gem. § 849 BGB. Die Voraussetzungen liegen nicht vor und zwar auch dann nicht, wenn man von einer unerlaubten Handlung der Beklagten ausgehen würde. Es fehlt vorliegend an einer Vermögensentziehung. § 849 BGB verfolgt den Zweck, durch den Zinsanspruch einen später nicht nachholbaren Verlust der Nutzbarkeit einer Sache auszugleichen. Vorliegend konnte der Kläger zwar das hingeebene Geld nicht nutzen, gleichzeitig erhielt er als Gegenwert aber das Fahrzeug, das wiederum nutzbar für ihn war. Es liegt kein Verlust der Nutzbarkeit einer Sache vor.

Der weitergehende Feststellungsantrag ist bereits unzulässig, da der Kläger nicht hinreichend substantiiert dargelegt, dass und welche weitere Schäden drohen könnten. Es liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor und werden vom Kläger auch nicht vorgebracht, dass eine Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer bevorstehe. Die Steuer bemisst sich nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen, die vorliegend von der Software nicht betroffen sind.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 Satz 2 ZPO.

Dr. Stalljohann

**Vorstehende Abschrift stimmt mit  
der Urschrift wörtlich überein.**

Osnabrück, 09.07.2019

Staab, Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter/Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts  
Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.  
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.