

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

4 O 288/17



Verkündet am 31.01.2018

Klahold, Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Paderborn

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED],

Klägers,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsbeistände Gunkel, Kunzenbacher und
Partner, Detmolder Straße 120a, 33604
Bielefeld,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand Matthias Müller, Herbert Diess,
Karlheinz Blessing, Franciso J. Garcia Sanz, Jochem Heizmann, Andreas Renschler,
Rupert Stadler, Hiltrud Werner und Franz Witter, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,
Beklagte,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Waschke, Kuba,
Zimmermann, Porschestraße 88, 38440
Wolfsburg,

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Paderborn
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 31.01.2018
durch die Richterin am Landgericht Dr. Rustemeyer als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger bestellte bei der Beklagten am 16.04.2014 über die [REDACTED] [REDACTED] den im Klageantrag zu 1) näher bezeichneten PKW Audi Q 3, 2.0 TDI quattro 130 (177), kW (PS) zu einem Preis von 45.595,00 EUR. Am 15.07.2014 wurde das Fahrzeug von der Beklagten auf den Kläger zugelassen und an diesen übergeben. Der Kläger bezahlte den Kaufpreis für das Fahrzeug per Überweisung.

Der klägerische Pkw verfügt über einen Dieselmotor vom Typ EA 189, der bis Februar 2017 von einer Software betroffen (gewesen) ist, durch welche die Stickoxidwerte (NOx) im Vergleich zwischen Prüfstandlauf (NEFZ) und realem Fahrbetrieb verschlechtert werden.

Nach Bekanntwerden dieser Softwareproblematik entwickelte die Beklagte in Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt einen Zeit- und Maßnahmenplan, nach dem die technische Überarbeitung der Fahrzeuge mit dem Dieselmotor des Typs EA 189 vorgesehen war.

Im Februar 2016 wurde der Kläger über diese Problematik von der Firma Audi AG schriftlich informiert; er wurde zugleich darauf hingewiesen, dass deswegen ein Rückruf des Fahrzeugs geplant sei und er nochmals gesondert angeschrieben werde, um zum Zwecke der Durchführung notwendiger Instandsetzungsmaßnahmen einen Termin mit einem autorisierten Audi Partner zu vereinbaren (Anlage K6).

Die von der Beklagten entwickelten Maßnahmen wurden vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) bestätigt; das Kraftfahrtbundesamt erteilte am 21.07.2016 die Freigabe für das Software-Update für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp. In dieser Bestätigung (Anlage B1) wird ausgeführt:

„Folgende Sachverhalte wurden durch das KBA mit dem dargestellten Ergebnis überprüft:

A) Nichtvorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen

Ergebnis Es wurde keine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt.

B) Offenlegung zulässiger Abschaltvorrichtungen

Ergebnis: Die vorhandenen Abschaltvorrichtungen wurden als zulässig eingestuft.

C) Schadstoffemissionen und Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen

Ergebnis: Die Grenzwerte und die anderen Anforderungen wurden eingehalten.

D) Kraftstoffverbrauchswerte und CO²-Emissionen

Ergebnis: Die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte und CO²-Emissionen wurden in den Prüfungen durch einen Technischen Dienst bestätigt.

E) Motorleistung und maximales Drehmoment

Ergebnis: Die bisherige Motorleistung und das maximale Drehmoment bleiben unverändert.

F) Geräuschemissionen

Ergebnis: Die bisherigen Geräuschemissionswerte blieben unverändert.

Zusammenfassend wird bestätigt, dass die von der Volkswagen AG für die betroffenen Fahrzeuge vorgestellte Änderung der Applikationsdaten geeignet ist, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen.“

Im Januar 2017 informierte die Firma Audi AG den Kläger darüber, dass die zur erforderlichen Umprogrammierung des Motorsteuergerätes seines Fahrzeugs benötigte Software nunmehr zur Verfügung stehe und dass das Fahrzeug umprogrammiert werden könne (Anlage K7).

Im Februar 2017 ließ der Kläger das Software-Update durchführen.

Das Fahrzeug hält nunmehr die Grenzwerte in Bezug auf Stickoxide (NO_x) ein.

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 03.07.2017 forderte der Kläger die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 17.07.2017 zur Rückabwicklung des Kaufvertrages auf, dies in den vergeblich.

Der Kläger ist der Ansicht, er habe ein mangelhaftes Fahrzeug erworben, weswegen ihm ein Rücktrittsrecht zustehe. Hierzu behauptet er, ohne die ursprünglich manipulierte Software sei das Fahrzeug nicht in der Lage gewesen, die vorgeschriebenen und zugesicherten Grenzwerte im Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand einzuhalten und hätte auch keine Zulassung im Straßenverkehr erhalten können. Diese Mängel seien auch nicht durch das Software-Update beseitigt worden. Zwar habe sich durch die Veränderung der Motorsteuerung der Ausstoß von Stickoxid verringert, dies führe technisch jedoch zu einer Erhöhung der CO²-Werte sowie zu einer Erhöhung des Ausstoßes von Rußpartikeln (sogen. „Ruß-NO_x-

Schere“). Durch das Software-Update werde daher ebenfalls kein Zustand erreicht, bei dem das betroffene Fahrzeug sämtliche vorgeschriebenen Grenzwerte einhalte. Zudem habe der Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs zugenommen. Im Übrigen zeigten auch diverse Medienberichte, dass es sich nicht nur um wenige Einzelfälle von Problemen nach dem Update handele. Immer wieder berichteten betroffene Kunden nach Durchführung des Software-Updates davon, dass das Abgasrückführungsventil vollständig zugesetzt sei und ausgetauscht werden müsse. Weitere Kunden hätten davon berichtet, dass die sogenannte Drosselklappe ersetzt werden müsse. Soweit es das klägerische Fahrzeug betrifft, zeige sich zudem, dass dieses nach Durchführung des Software-Updates auch deshalb nicht mangelfrei sei, da der Motor weniger rund als vor dem Update laufe. Darüber hinaus werde es auch an diesem Fahrzeug mit ziemlicher Sicherheit zu weiteren Beeinträchtigungen kommen. Außerdem sei infolge der Manipulationen ein merkantiler Minderwert der betroffenen Dieselfahrzeuge zu verzeichnen, diese seien nahezu unverkäuflich oder unterlägen zumindest einem massiven Preisverfall. Auch dies stelle einen erheblichen Nachteil und Mangel am Fahrzeug dar.

Da das Software-Update nicht zu einer Mangelbehebung geführt habe, sei der Kläger nunmehr zum Rücktritt vom Kaufvertrag berechtigt. Einer Fristsetzung zur Nacherfüllung bedürfe es mangels Zumutbarkeit einer (erneuten) Nacherfüllung nicht, so dass er gegenüber der Beklagten einen Anspruch auf Rückerstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs habe.

Darüber hinaus vertritt der Kläger die Auffassung, dass ihm unabhängig von kaufvertraglichen Gewährleistungsansprüchen gegenüber der Beklagten auch deliktische Schadensersatzansprüche zustünden, ebenfalls gerichtet auf Rückgabe des Fahrzeugs Zug um Zug gegen Erstattung des gezahlten Kaufpreises. Der Kläger meint, einen solchen Schadensersatzanspruch entweder aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB bzw. aus § 826 BGB herleiten zu können. Er trägt hierzu das Folgende vor: Die Beklagte habe Fahrzeuge hergestellt und ausgeliefert, die mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen gewesen seien, wie dies auch im Fall seines Fahrzeugs der Fall gewesen sei. Es sei gegenüber den für die Typenzulassung zuständigen Stellen über die tatsächlichen Schadstoffimmissionen getäuscht worden, womit bewirkt worden sei, dass eine nicht den Voraussetzungen entsprechende Euro-Nummer vergeben worden sei. Die Beklagte habe außerdem getäuscht über die Leistungsdaten des Fahrzeugs im Hinblick auf die Emissionen.

Mit angeblich geringem Ausstoß von Immissionen und damit einer besonderen Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs habe die Beklagte das Fahrzeug auch beworben. Die Beklagte wäre auch dazu verpflichtet gewesen, Käufer der Fahrzeuge darüber zu informieren, dass die Fahrzeuge mit einer nach den Zulassungsvorschriften unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet seien und im Normalbetrieb nicht die für die Zulassung erforderlichen Grenzwerte einhielten und damit eine Gefahr der Entziehung der Zulassung des Fahrzeugs bestehe. Jeder Käufer sei zudem über die Pflichtangaben nach der PKW-EnVKV getäuscht worden, weshalb auch durch Unterlassen getäuscht worden sei.

Durch diese Täuschungen sei beim Kläger ein Irrtum über die tatsächlichen Schadstoffwerte, die Zuordnung des Fahrzeugs zu einer Schadstoffklasse sowie auch über den Wert des Fahrzeugs zu der dafür verlangten Gegenleistungen erregt worden. Denn in Kenntnis der tatsächlichen Abgaswerte (egal ob Stickoxide, Kohlendioxidausstoß, Kohlenmonoxidausstoß oder insbesondere Feinstaubbelastung) hätte er sich niemals für ein Dieselfahrzeug entschieden, sondern für eine andere Antriebsart. Er habe das Fahrzeug insbesondere auch deshalb gekauft, da dies als besonders sparsam und umweltfreundlich beworben worden sei.

Infolge der Softwaremanipulation habe das Fahrzeug auch einen deutlich geringeren Wert, er habe keine gleichwertige Gegenleistung für den von ihm gezahlten Kaufpreis erhalten. Insoweit sei bei ihm auch ein Vermögensschaden entstanden.

Die Beklagte habe diesbezüglich auch vorsätzlich gehandelt, sie habe die Verbraucher über die Eigenschaften ihrer Fahrzeuge und deren Eignung zum Straßenverkehr zur Straßenzulassung getäuscht. Dies sei dem Vorstand der Beklagten auch bewusst gewesen. Es sei lebensfremd, dass ein einzelner Mitarbeiter der Beklagten ohne deren Wissen dafür gesorgt haben soll, dass in mehreren Millionen Fahrzeugen eine betrügerische Software eingebaut werde. Es spreche vielmehr eine tatsächliche Vermutung dafür, dass eine Entscheidung, ausnahmslos bei jedem Motor der Serie EA 189 eine manipulierte Motorsteuerungssoftware zu verwenden, eine Entscheidung gewesen sei, die angesichts der Tragweite und Risiken für die gesamten Geschicke des so agierenden Konzerns durch die Geschäftsleitung selbst getroffen worden sei und damit der Beklagten zurechenbar gemäß § 31 BGB sei.

Das betrügerische Verhalten der Beklagten stelle sich zugleich als sittenwidrig dar, zumal die Beklagte auch die Gesundheit von Millionen Menschen gefährdet habe. Durch den deutlich erhöhten Feinstaubausstoß bestehe eine erhöhte Gefahr für Gesundheitsschädigungen. Die Beklagte habe gewusst, dass der Einbau der Software bedeute, dass das Fahrzeug nicht den Zulassungsvorschriften entspreche. Die Beklagte habe auch gewusst, dass der Wert des Fahrzeugs im Vergleich zu einem Fahrzeug ohne Manipulationen gemindert sei und dass der Kläger ein Fahrzeug erhalte, das erheblich vom Soll-Zustand abweiche. Dies sei von der Beklagten zumindest billigend in Kauf genommen worden, weshalb Vorsatz gegeben sei. Die Beklagte habe sich dazu entschieden, den Motor auch im Fahrzeug des Klägers mit einer manipulierten Software auszustatten, anstatt eine teurere, aber effektivere Variante zur Reduzierung der NOx Werte wie z.B. die so genannte Adblue-Technologie einzubauen. Damit habe die Beklagte in vollem Bewusstsein eine Gewinnmaximierung angestrebt und in Kauf genommen, dass durch erhöhten Schadstoffausstoß Erkrankungen und Gesundheitsschäden vieler Menschen bewirkt werden und der Kläger im konkreten Fall ein wirtschaftlich geringwertigeres Fahrzeug erhalten habe. Dieses Verhalten der Beklagten stelle sich insgesamt als sittenwidrig dar. Diese sittenwidrig vorsätzliche Schädigung sei der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen, der Vorsatz erstrecke sich auch auf die Schadenszufügung selbst.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 44.770,88 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 17.07.2017 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs Audi Q3 FIN WAUZ [REDACTED], dessen Rückübereignung und Rückgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I und II und der zugehörigen Fahrzeugschlüssel,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn weitere 249,00 EUR zuzüglich Zinsen in Höhe von 4 Prozentpunkten seit dem 20.12.2017 zu zahlen,

die Beklagte zu verurteilen, vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.706,94 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 18.07.2017 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, der Kläger sei bereits nicht wirksam vom Kaufvertrag zurückgetreten. Seinen Interessen sei durch das Software-Update voll Rechnung getragen worden. Im Übrigen sei das betroffene Fahrzeug schon vor der Durchführung des Software-Updates nicht mit einem Mangel behaftet gewesen. Jedenfalls aber sei das Fahrzeug nach der Durchführung des Software-Updates mangelfrei: Alle Emissionsgrenzwerte würden eingehalten; auch das Kraftfahrtbundesamt habe bestätigt, dass das Update keine negativen Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO²-Emissionswerte, Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen habe. Im Übrigen habe die Software keinerlei Einfluss auf die CO²-Werte. Jedenfalls scheitere das Rücktrittsbegehren an dem Umstand, dass der Beklagten keine Frist zur Nacherfüllung gesetzt worden sei. Eine solche sei vorliegend auch nicht entbehrlich gewesen. Zumindest aber wäre ein Rücktritt wegen Unerheblichkeit der ihr vorgeworfenen Pflichtverletzung ausgeschlossen.

Ebenso wenig stehe dem Kläger ein deliktischer Schadensersatzanspruch zu. Die Beklagte habe gegenüber dem Kläger keine unwahren Angaben gemacht. Die im Fahrzeug des Klägers zum Einsatz gekommene Software habe die Fahrtüchtigkeit oder die Sicherheit des Fahrzeugs des Klägers nicht beeinflusst. Sie habe auch nicht über das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung getäuscht, da es sich bei der ursprünglich verwendeten Software nicht um eine solche gehandelt habe. Entgegen der Behauptung des Klägers habe sie auch nicht darüber getäuscht, dass es sich um ein umweltfreundliches Fahrzeug handeln soll. Es sei auch nicht ersichtlich, dass der Kläger bei Kenntnis der Stickoxidwerte im „Normalbetrieb“ des Fahrzeugs oder ohne die Software vor Abschluss des Kaufvertrages vom Abschluss des Kaufvertrages Abstand genommen hätte. Dem Kläger seien auch keine finanziellen Beeinträchtigungen entstanden, ebenso wenig sei ein Wertverlust oder merkantiler Minderwert von Fahrzeugen mit dem Motor des Typs EA 189 zu verzeichnen.

Das Gericht hat den Kläger im Verhandlungstermin persönlich angehört. Wegen des Inhalts der Parteianhörung wird auf das Sitzungsprotokoll der mündlichen Verhandlung vom 31.01.2018 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist unbegründet.

I.

Dem Kläger steht kein Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 44.770,88 EUR Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs aus §§ 437 Nr. 2, 434, 433, 323 Abs. 1, 2, 326 Abs. 5, 346 BGB zu. Ebensowenig kann er Zahlung weiterer 249,00 EUR für von ihm im Dezember 2017 erworbene Winterräder verlangen.

Das von dem Kläger erworbene Fahrzeug ist nicht (mehr) mangelhaft im Sinne des § 434 Abs. 1 BGB.

1.

Vor Aufspielung des Softwareupdates im Februar 2017 war das streitgegenständliche Fahrzeug mangelhaft, § 434 Abs. 1 S. 2 BGB.

Dahingehend hält die erkennende Einzelrichterin der 4. Zivilkammer des Landgerichts Paderborn an der bisherigen Rechtsprechung der Kammer fest, dass ein Fahrzeug, bei dem eine Software verbaut wurde, durch welche die Stickoxidwerte (NOx) im Vergleich zwischen Prüfstandlauf (NEFZ) und realem Fahrbetrieb verschlechtert werden, keine Beschaffenheit aufweist, die ein Käufer nach der Art der Sache erwarten kann (LG Paderborn, Urt. v. 15.02.2017, Az. 4 O 231/16; Urt. v. 21.06.2017, Az. 4 O 415/16; Urt. v. 20.09.2017, Az. 4 O 130/17). Insoweit hat sich die Kammer der überwiegenden Auffassung in der Rechtsprechung, insbesondere der obergerichtlichen Auffassung des Oberlandesgerichts Hamm, angeschlossen, wonach ein Neufahrzeug nicht schon dann der üblichen und berechtigterweise von einem Käufer zu erwartenden Beschaffenheit entspricht, wenn es technisch sicher und fahrbereit ist und über alle Genehmigungen verfügt. Durch die Installation der Manipulationssoftware, die die korrekte Messung der Stickoxidwerte verhindert und im Prüfbetrieb niedrigere Ausstoßmengen vorspiegelt, weicht das Fahrzeug von der bei vergleichbaren Fahrzeugen üblichen Beschaffenheit ab (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 21.06.2016, Az. 28 W 14/16 juris-Rn. 28 (PKH-Verf.); LG Hagen, Urt. v. 18.10.2016, Az. 3 O 66/16 juris-Rn. 36 ff.; LG Aachen, Urt. v. 06.12.2016, Az. 10 O 146/16 juris-Rn. 26, LG Paderborn, Urt. v. 17.05.2016, Az. 2 O 381/15 juris-Rn. 16).

Dabei hat die Kammer auch berücksichtigt, dass sich die Emissionswerte im Alltagsbetrieb eines Fahrzeugs von denen in einem synthetischen Prüfzyklus in der Regel unterscheiden. Das ergibt sich schon daraus, dass sie von einer Vielzahl von Faktoren wie Fahrverhalten, Verkehrsfluss usw. abhängig sind, die im Prüfzyklus nur standardisiert stattfinden. Dennoch besteht bei einem die Prüfstandwerte nicht

manipulierenden Fahrzeug die Gewähr dafür, dass die Vermeidung schädlicher Emissionen im Straßenverkehr mit derselben Effektivität wie auf dem Prüfstand erfolgt (vgl. LG Paderborn, Urt. v. 09.06.2016, Az. 3 O 23/16). Bezogen auf das streitgegenständliche, von dem sogenannten VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeug besteht jedoch der Unterschied, dass der Käufer insoweit in seiner Erwartung, dass das Fahrzeug die vorgegebenen Grenzwerte im Rahmen des maßgeblichen Prüfverfahrens auch tatsächlich einhält, dadurch enttäuscht wird, dass das Ergebnis im Prüfstand gerade nur aufgrund der speziellen Software erzielt wird.

2.

Dem Kläger ist jedoch nicht der Nachweis gelungen, dass der Mangel auch nach erfolgter Nachbesserung in der Form des Aufspielens des Softwareupdates im Februar 2017 noch vorhanden ist. Insofern vermochte der Kläger nicht substantiiert darzulegen, aufgrund welcher Umstände das Fahrzeug nach dem Softwareupdate weiterhin mangelbehaftet sein soll.

a)

Unstreitig ist, dass das Fahrzeug nach dem Software-Update nunmehr die Grenzwerte hinsichtlich des Ausstoßes von Stickoxid (NOx) einhält.

b)

Soweit der Kläger behauptet, nach dem durchgeführten Software-Update sei zwar der Ausstoß von Stickoxid verringert, es komme nunmehr aber zu einem erhöhten Ausstoß von CO², auch der Kraftstoffverbrauch habe zugenommen und es komme auch zu einem erhöhten Ausstoß von Rußpartikeln, stellt der Kläger diese Behauptung als technischen Grundsatz auf, ohne vorzutragen, woraus sich dies ergibt.

Diese pauschale Behauptung ins Blaue hinein ist nach Ansicht des Gerichts nicht hinreichend substantiiert genug, um einen Mangel begründen zu können, so dass die erkennende Richterin keine Veranlassung dazu sieht, dem Beweisantritt des Klägers in Form der Einholung eines Sachverständigengutachtens nachzugehen. Nach § 403 ZPO erfordert der Beweisantritt beim Sachverständigenbeweis die Bezeichnung der zu begutachtenden Punkte. § 403 ZPO nimmt zur Beweiserleichterung auf die Informationsnot der beweispflichtigen Partei Rücksicht und verlangt keine wissenschaftliche (sachverständige) Substantiierung. Es muss nur das Ergebnis mitgeteilt werden, zu dem der Sachverständige kommen soll, nicht der Weg, auf dem

dies geschieht. Allerdings gilt auch im Rahmen des § 403 ZPO das Verbot des Ausforschungsbeweises bei unsubstantiiertem Vortrag. Der Vortrag muss so detailliert sein, dass die aufklärungsbedürftige Sachfrage zweifelsfrei abgrenzbar ist und ein Sachverständiger Art und Umfang der übertragenen Tätigkeit erkennen kann.

Zwar verkennt das Gericht dabei nicht, dass es grundsätzlich hinreichen kann, wenn die darlegungspflichtige Partei einen bestimmten Mangel behauptet und durch Sachverständigengutachten unter Beweis stellt (BVerfG, Beschl. v. 14.03.2013, Az. 1 BvR 1457/12, Rn. 18 [juris]). Zu einem unzulässigen Ausforschungsbeweis wird ein Beweisantrag allerdings dann, wenn eine Behauptung ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts ins Blaue hinein aufgestellt wird (BGH, Beschl. v. 02.04.2009, Az. V ZR 177/08, Rn. 10/11 [juris]). So verhält es sich vorliegend. Für die von dem Kläger angegebenen Mängel (Erhöhung der Emissionswerte, insbesondere der CO² Werte, erhöhter Ausstoß von Rußpartikeln und Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs) gibt sein Vortrag keine greifbaren Anhaltspunkte her. Vielmehr ergibt sich aus der Freigabebestätigung des Kraftfahrtbundesamtes vom 21.07.2016, dass die Grenzwerte, die Kraftstoffverbrauchswerte, die CO²-Emissionen, die Motorleistung und das maximale Drehmoment unverändert bleiben. Insoweit hätte es dem Kläger zumindest obliegen, konkret darzulegen, wie hoch sein Kraftstoffverbrauch vor dem Software-Update war und um wie viel er jetzt bei ihm höher sei. Auch soweit der Kläger behauptet, dass Tests mittlerweile ergeben hätten, dass die Rußbelastung nach der Umstellung des Motors steige, und die Düsen und Filter deutlich stärker belastet seien, dass betroffene Kunden nach Durchführung des Software-Updates immer wieder davon berichteten, dass das Abgasrückführungsventil vollständig zugesetzt sei und ausgetauscht werden müsse, dass weitere Kunden berichtet hätten, dass die sogenannte Drosselklappe ersetzt werden müsse und dass es auch beim Fahrzeug des Klägers mit ziemlicher Sicherheit nach Durchführung des Software-Updates noch zu weiteren Beeinträchtigungen seines Fahrzeugs kommen werde, sind auch diese Behauptungen nach den vorstehenden Überlegungen als Behauptungen ins Blaue hinein zu erachten.

Ebenfalls vermochte das Gericht in der pauschal aufgestellten Behauptung des Klägers, dass das streitgegenständliche Fahrzeug auch nach Aufspielung des Softwareupdates einen merkantilen Minderwert aufweise, keinen Mangel zu erkennen. Dieser Vortrag erschöpft sich vielmehr in wagen Prognosen, was zu einer

hinreichenden Substantiierung des Vortrages nicht ausreicht. Der von dem Kläger angebotene Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens würde auch vorliegend wiederum zu einem unzulässigen Ausforschungsbeweis führen, da die Behauptungen ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines etwaigen Wertverlustes ins Blaue hinein aufgestellt wurde. Der Kläger hat hierzu lediglich ausgeführt, dass das Fahrzeug aufgrund der Manipulationen an dem Motor „einen deutlich geringeren Wert“ habe, dass es auch nach Durchführung des Softwareupdates einen niedrigeren Wiederverkaufswert habe als Fahrzeuge mit Dieselmotor, die nicht mit einer entsprechenden Manipulationssoftware ausgestattet seien. Weiter hat er hierzu lediglich ausgeführt, dass es „hinreichend wahrscheinlich“ sei, dass „Dieselfahrzeuge nahezu unverkäuflich werden oder zumindest einem massiven Preisverfall unterliegen werden“ und dass „viele Gebrauchtwagenhändler und auch solche, die Fahrzeuge der Beklagten erwerben, ... nicht bereit [sind], überhaupt Fahrzeuge mit einem Motor EA 189 zu kaufen oder in Zahlung zu nehmen“. Auch diese Behauptungen wurden ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines etwaigen Wertverlustes ins Blaue hinein aufgestellt, zumal der Kläger weder konkrete Anknüpfungspunkte für diese Behauptungen benannt hat noch eine Bezifferung des von ihm behaupteten Wertverlustes vorgenommen hat.

c)

Letztlich kann auch dem Vortrag des Klägers auch nicht gefolgt werden, nach dem ein Mangel aufgrund der fehlenden Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug begründet sein soll. Denn mit der Freigabeerklärung des Kraftfahrtbundesamt vom 21.07.2016 wird bestätigt, dass die von der Beklagten für die vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge vorgestellte Änderung der Applikationsdaten geeignet ist, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen.

II.

Die klageweise geltend gemachten Ansprüche folgen auch nicht aus § 826 BGB bzw. § 823 Abs. 2 BGB i.Vm. mit § 263 StGB.

1

Der Kläger hat keinen Anspruch wegen vorsätzlicher, sittenwidriger Schädigung.

Nach § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderem vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des

Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt. Es ließ sich nicht zur Überzeugung des Gerichts feststellen, dass der Kläger einen vorsätzlich zugefügten Schaden erlitten hat.

Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2004, Az.: II ZR 402/02). Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird von der Rechtsprechung seit jeher weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. In Parallele zur Betrugsdogmatik hat auch der Schadensbegriff des § 826 einen subjektiven Einschlag. Es sind gerade auch solche Fälle erfasst, die im Strafrecht unter dem Stichwort des Eingehungsbetrugs gewürdigt werden. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts. Folglich stellt bereits die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (vgl. MünchKomm/Wagner, 7. Auflage 2017, BGB, § 826, Rn. 42).

a)

Ein Schaden kann hier zunächst nicht darin gesehen werden, dass der Kläger einen Vertrag geschlossen hat, den er nicht schließen wollte.

Eine Verletzung der Dispositionsfreiheit des Klägers, durch welche sein Vermögen nunmehr mit einer ungewollten Verpflichtung negativ belastet sei, ließ sich durch das Gericht im Rahmen der persönlichen Anhörung des Klägers nicht feststellen.

Soweit der Kläger schriftsätzlich dargelegt hatte, dass es ihm beim Kauf auch auf die Umweltfreundlichkeit angekommen sei und dass er das Fahrzeug in Kenntnis der tatsächlichen Abgaswerte (egal ob Stickoxide, Kohlendioxidausstoß, Feinstaubbelastung) auf keinen Fall erworben hätte, niemals hätte er sich dann für ein Dieselfahrzeug entschieden, sondern für eine andere Antriebsart, ist der Kläger bezüglich dieser von der Beklagten bestrittenen Tatsache beweisfällig geblieben. Der Kläger hat offen und ehrlich angegeben, dass für seine Entscheidung, ein Fahrzeug des konkret streitgegenständlichen Typs (Audi Q3) zu erwerben, jedenfalls nicht die Abgaswerte des Fahrzeugs von Bedeutung waren. Er hat ausdrücklich erklärt, sich über Stickoxidwerte keine Gedanken gemacht zu haben. Vielmehr hat er ausgeführt,

dass dieses Fahrzeug ihm und seiner Ehefrau gefallen habe, dass es ihnen „Freude“ bereiten sollte und dass für ihn die Verbrauchswerte von Bedeutung waren. Zudem hätten er und seine Frau schon immer sportliche und geländetaugliche Fahrzeuge gefahren, so sei das Vorgängerfahrzeug ebenfalls ein SUV des Typs BMW X3 gewesen. Im Übrigen erscheint es dem Gericht sogar überaus als fernliegend, dass der Kläger – über die zutreffende Höhe der Abgaswerte informiert – aus ausgeprägtem Umweltbewusstsein heraus den Kaufvertrag über dieses Fahrzeug nicht geschlossen hätte. Denn zu bedenken ist, dass es sich bei dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug um einen sogenannten „SUV“ mit einem Motor handelt, der eine Leistung von 177 PS aufweist. Der Erwerb eines Fahrzeuges einer solchen Kategorie („SUV“) lässt aber gerade nicht darauf schließen, dass der Käufer ein besonderes Interesse an einer Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges haben könnte (s.a. LG Bamberg, Endurteil vom 24.10.2016 - 2 O 21/16). Im Übrigen hat der Kläger, gezielt danach gefragt, inwiefern Umweltgesichtspunkte für ihn eine Rolle gespielt haben, angegeben, dass für ihn insoweit ebenfalls wiederum nur der Aspekt der Verbrauchswerte von Bedeutung gewesen ist.

Darüber hinaus ist der Kläger auch nicht in seiner Vorstellung über die Gesetzmäßigkeit des Fahrzeugs verletzt worden.

Unter Zugrundelegung der Angaben des Klägers im Verhandlungstermin ist zwar nicht davon auszugehen, dass er sich beim Erwerb des Fahrzeugs überhaupt Gedanken über dessen Gesetzmäßigkeit gemacht hatte. Grundsätzlich kann aber unterstellt werden, dass ein durchschnittlicher Käufer beim Kauf davon ausgeht, ein Fahrzeug zu erwerben, welches für ihn im allgemeinen Straßenverkehr nutzbar ist. Dies setzt die dafür notwendigen technischen Genehmigungen voraus, so dass der durchschnittliche Käufer sich üblicherweise zumindest dahingehend Gedanken macht, dass das Fahrzeug über diese zur Nutzung im öffentlichen Verkehr erforderlichen Genehmigungen verfügt. Darüber hinaus ist ohne weitere Angaben des Klägers hierzu allerdings nicht zu unterstellen, dass er beim Kauf des Fahrzeuges über die grundsätzliche Verwendbarkeit des Fahrzeuges im öffentlichen Verkehr hinaus an der Gesetzeskonformität des streitgegenständlichen Fahrzeuges interessiert gewesen ist.

Die nach diesen Maßstäben zu unterstellende Vorstellung des Klägers, dass das Fahrzeug über die notwendigen Genehmigungen zur Nutzung im Straßenverkehr verfügt hat, ist jedoch nicht verletzt worden.

Ein Widerruf der Typgenehmigung mit Wirkung für alle Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs droht nicht. Das Kraftfahrtbundesamt als zuständige Behörde hat das ihm zustehende Ermessen gerade nicht dahingehend ausgeübt, eine Entziehung der Typgenehmigung in die Wege zu leiten. Es ist vielmehr nach § 25 II EG-FGV vorgegangen, indem es Nebenbestimmungen erlassen hat, durch welche die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs gewährleistet werden sollen. Die Beklagte hat sodann in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrtbundesamt einen Maßnahmenplan entwickelt, der die Nachrüstung der Fahrzeuge durch ein Softwareupdate vorsieht. Da die Beklagte die vom Kraftfahrtbundesamt vorgesehenen Maßnahmen vollständig umsetzt, ist auch in Zukunft nicht davon auszugehen, dass ein Verlust der Typengenehmigung droht, zumal im streitgegenständlichen Fall das Softwareupdate auch tatsächlich schon am Fahrzeug des Klägers vorgenommen wurde.

b)

Soweit der Kläger einen Wertverlust des Fahrzeuges am Gebrauchtwagenmarkt behauptet, ergibt sich hieraus ebenfalls kein Schaden des Klägers. Die entsprechende Behauptung des Klägers war bereits nicht substantiiert genug, um über sie Beweis zu erheben, ohne dass eine unzulässige Ausforschung des Sachverhalts erfolgt wäre.

Der Kläger hat lediglich pauschal behauptet, dass infolge der Manipulationen ein merkantiler Minderwert der betroffenen Dieselfahrzeuge zu verzeichnen sei, diese seien nahezu unverkäuflich oder unterlägen zumindest einem massiven Preisverfall. Dies wurde von ihm jedoch weder nachvollziehbar dargelegt noch durch überprüfbare Anhaltspunkte untermauert. Dies wäre dem Kläger aber im zumutbaren Rahmen möglich gewesen, da der Kraftfahrzeugmarkt schon grundsätzlich durch die etwa monatlich erscheinenden Schwacke-Listen sehr transparent ist und zudem gerade die Auswirkungen des streitgegenständlichen „Abgas-Skandals“ auf das Marktgeschehen Gegenstand regelmäßiger Marktbeobachtungen und Presseveröffentlichungen sind. Dem Kläger hätte es daher obliegen, etwaige Wertverschiebungen, die gerade auf die unzulässige Abschaltvorrichtung und nicht etwa darauf zurückzuführen sind, dass Dieselfahrzeuge aus anderen Gründen in der Gunst des Marktes nachgelassen haben, bezogen auf sein konkretes Fahrzeug darzulegen.

Im Übrigen hat sich selbst bei einem unterstellten geringeren Wiederverkaufswert dieser bisher mangels Verkaufs des Fahrzeugs nicht realisiert. Zwar ist im Rahmen des § 826 BGB auch schon eine schadensgleiche Vermögensgefährdung ausreichend. Von einer solchen schadensgleichen Vermögensgefährdung dürfte jedoch erst dann auszugehen sein, wenn der endgültige Schadenseintritt schon derart sicher bevorsteht, dass es nicht noch einer eigenständigen Handlung des Klägers selbst bedarf. Dies wäre in diesem Fall jedoch notwendig, da es noch des Entschlusses des Klägers bedarf, sein Fahrzeug tatsächlich zu verkaufen und es dann auch zu dem Abschluss eines Kaufvertrages mit einem niedrigeren Kaufpreis kommen muss. Dass der Kläger aber überhaupt beabsichtigt, das von ihm erworbene Fahrzeug veräußern zu wollen, ist nicht ersichtlich.

c)

Ebenfalls sind auch keine Umstände konkret dargelegt worden, aus denen sich ein Schaden wegen einer möglicherweise verringerten Lebenszeit des Fahrzeuges bzw. Gesamtleistung ergeben könnte.

d)

Darüber hinaus ergibt sich auch aus den vom Kläger im Zusammenhang mit dem Update bzw. der Umprogrammierung des Fahrzeuges behaupteten negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug keine vorsätzliche Schädigung durch die Beklagte.

Dabei kann es dahinstehen, ob die vom Kläger schriftsätzlich behaupteten negativen Effekte des Updates – insbes. erhöhter CO²-Ausstoß, höhere Rußentwicklung – tatsächlich eingetreten sind. Gleichmaßen kann dahingestellt bleiben, ob das Fahrzeug – wie vom Kläger im Verhandlungstermin vorgetragen – nach dem Update „nicht mehr so sportlich fährt wie früher“, „anders zieht als früher“ bzw. Zündaussetzer aufgetreten sind. Selbst wenn diese Umstände tatsächlich so gegeben sein sollten, läge darin jedenfalls keine vorsätzliche Schädigung durch die Beklagte.

Bezüglich einer möglichen Schädigung durch das Update selbst fehlt es am Vorsatz der Beklagten.

Nach im Zivil- wie Strafrecht allgemeiner Ansicht muss sich der Vorsatz im Rahmen des § 826 BGB auf die Tatsachen beziehen, die den konkreten Tatbestand ausmachen. Der Handelnde muss die Umstände, auf die sich der Vorsatz bezieht, im Fall des § 826 BGB also die Schädigung des Klägers, gekannt bzw. vorausgesehen

und in seinen Willen aufgenommen haben. Das setzt voraus, dass der Handelnde die relevanten Umstände jedenfalls für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen hat (vgl. BGH, Urt. v. 20.11.2012, Az.: VI ZR 268/11).

Im Rahmen der Schädigung durch eine juristische Person ergibt sich aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht haben muss (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az.: VI ZR 536/15).

Bezogen auf das Update der Motorensoftware ergibt sich nach Überzeugung des Gerichts aber kein Vorsatz des Vorstandes der Beklagten für eine Schädigung des Klägers. Das Bekanntwerden der manipulierten Software und die Notwendigkeit, Millionen Fahrzeuge mit einem Software Update auszustatten, stellt einen erheblichen Imageverlust für die Beklagte dar. Der Beklagten dürfte daher im Rahmen der Nachbesserung der mit dieser Software ausgestatteten Fahrzeuge vor allem daran gelegen sein, durch die Update-Maßnahmen den geforderten Standard dieser Fahrzeuge schnellstmöglich herzustellen und nicht durch bewusst unzureichende Maßnahmen den Skandal noch weiter in die Länge zu ziehen. Es widerspricht dagegen der Lebenserfahrung, dass die Beklagte es billigend in Kauf nimmt oder absichtlich versucht, durch unzureichende Updatemaßnahmen sich erneut der Gefahr eines weitreichenden Imageverlustes auszusetzen, welcher ihr Markenprofil und ihre wirtschaftliche Stabilität über die bereits zu verzeichnenden Verluste hinaus noch weiter schädigen würde. Dies gilt insbesondere auch, da sich die Beklagte bewusst sein muss, im Rahmen der Updatemaßnahmen unter besonderer medialer und staatlicher Kontrolle zu stehen.

Eine mögliche Schädigung durch das Update stellt auch keinen kausal zurechenbaren Schaden im Zusammenhang mit dem ursprünglichen Aufspielen der manipulierten Software dar.

Unabhängig von den weiteren Voraussetzungen ist hier jedenfalls diese Kausalkette nicht mehr von einem möglicherweise ursprünglich bei der Beklagten bestehenden Schädigungsvorsatz umfasst. Wird unterstellt, dass die organschaftlichen Vertreter der Beklagten es ursprünglich zumindest billigend in Kauf genommen haben, den Verbrauchern durch das Aufspielen der manipulierten Software die Einhaltung tatsächlich nicht erreichter Umweltstandards vorzuspielen und diese so zum Kauf der Fahrzeuge der Beklagten zu bewegen, schloss dieser Vorsatz nicht auch mit ein, die Käufer auch durch weitere Updates zu schädigen.

Grundsätzlich gilt im Rahmen von § 826 BGB zwar, dass die vom Geschädigten erlittene primäre Interessenverletzung vom Vorsatz des Täters umfasst sein muss, nicht aber die Schadensfolgen, die sich aus dieser Primärverletzung ergeben, sowie die Einzelheiten des Kausalverlaufs (vgl. BGH VersR 2008, 495 (496) Rn. 16). Nach Ansicht des Gerichts geht es jedoch zu weit, diesen Vorsatz hier auch darauf zu beziehen, dass die Beklagte unter der Aufsicht des Kraftfahrtbundesamt als staatliche Aufsichtsstelle ein Update zur Beseitigung der manipulierten Software erstellen musste, welches dann zu möglichen weiteren Mängeln an dem Fahrzeug der Käufer führt.

Gerade in dem Hinzutreten der staatlichen Aufsichtsstelle liegt eine wesentliche Abweichung von dem Kausalverlauf, den sich die Organe der Beklagten bei der ursprünglichen Entscheidung über das Aufspielen der Software vorgestellt haben dürften.

2.

Der klageweise geltend gemachte Anspruch lässt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB herleiten.

Ohne auf die Frage nach einer möglichen Täuschung des Klägers durch die Beklagten einzugehen, fehlt es jedenfalls an einem durch eine solche mögliche Täuschung ausgelösten Irrtum des Klägers.

Bei der Frage, ob der Getäuschte einem auf der Täuschung basierenden Irrtum unterlagen, ist ein Irrtum dann ausgeschlossen, wenn die Information, über die getäuscht wird, dem Erklärungsempfänger gleichgültig ist (vgl. BGHSt 24, 386, 389).

Das Gericht geht nach dem Ergebnis der Anhörung des Klägers im Verhandlungstermin davon aus, dass dieser sich nicht für die Umweltverträglichkeit seines Fahrzeuges interessiert hat und es ihm bezüglich der Gesetzmäßigkeit des Fahrzeuges nur darauf ankam, dass er dieses im Straßenverkehr nutzen konnte. Wie oben dargelegt, hat der Kläger nämlich nicht zur Überzeugung des Gerichts nachgewiesen, dass es ihm bei der Entscheidung zum Kauf auf Faktoren wie Umweltschutz oder die Frage der Gesetzmäßigkeit der in seinem Fahrzeug installierten Software angekommen sei. Vielmehr beruhte seine Entscheidung für den Erwerb dieses Fahrzeugs auf ganz anderen Motiven: Optik (Fahrzeug „gefiel“), Fahrverhalten („sportlich“, „geländetauglich“) und moderate Verbrauchswerte.

Darüber hinaus steht einem Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB ebenfalls entgegen, dass dem Kläger wie oben dargelegt kein relevanter Schaden entstanden ist. § 263 StGB verlangt jedoch, dass das Vermögen des Getäuschten konkret geschädigt wird.

Im Übrigen kommt, wie ausgeführt, eine deliktische Haftung der Beklagten hinsichtlich der ursprünglichen manipulierten Software auch deshalb nicht mehr in Betracht, weil infolge des zu einer Mangelfreiheit führenden Software-Updates letztlich der Zurechnungszusammenhang zu einem etwaigen Fehlverhalten des Beklagten hinsichtlich der ursprünglichen Software unterbrochen war.

III.

In Ermangelung des Bestehens einer Hauptforderung besteht für den Kläger auch kein Anspruch auf Erstattung der außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten.

IV.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91, 709 S.1, 2 ZPO.

Streitwert: bis zu 45.000,00 EUR

Dr. Rustemeyer

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Paderborn

