

**Landgericht Aurich**

3. Zivilkammer

Landgericht Aurich, Postfach 14 31, 26584 Aurich  
**3 O 509/18 \*046\***

Gansel Rechtsanwälte  
Wallstraße 59  
10179 Berlin

**EINGEGANGEN AM 27. NOV. 2018**

Geschäftsnummer:  
**3 O 509/18 \*046\***  
Bitte stets angeben!

*au hat au  
29.11.2018 BS*  
**5**

Aurich, 21.11.2018  
Postanschrift:  
Schloßplatz 3, 26603 Aurich  
☎ Vermittlung: 04941 / 13 -0  
☎ Durchwahl: 04941/13-1733  
Telefax: 04941/13 1726

*Z.K.*

Ihr Zeichen:



Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

**[REDACTED]** gegen Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand

übersende ich die anliegende beglaubigte Abschrift sowie Abschrift des Urteils vom 19.11.2018 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
Auf Anordnung

Frerichs, Justizobersekretärin



**Landgericht Aurich**

Geschäfts-Nr.:  
3 O 509/18

**- Beglaubigte Abschrift -**

Verkündet am:  
19.11.2018

Schetzberg-Dreyer, Justizhauptsekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

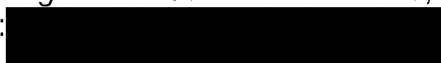
**Im Namen des Volkes!**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

der



Prozessbevollmächtigte: Gansel Rechtsanwälte, Wallstraße 59, 10179 Berlin,  
Geschäftszeichen: 

gegen


Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,  
Beklagte

Prozessbevollmächtigte: KSP Kanzlei Dr. Seegers, Dr. Frankenheim  
Rechtsanwalts-gesellschaft, Kaiser-Wilhelm-Str. 40, 20355 Hamburg,  
Geschäftszeichen: VT1815776

wegen Schadensersatz

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Aurich auf die mündliche Verhandlung vom  
22.10.2018 durch die Richterin Dr. Berth als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

- 1) Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 11.147,51 € zzgl. Zinsen in Höhe von 4 % vom 22.05.2011 bis 23.06.2018 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 23.06.2018 Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)  nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft zu zahlen.
- 2) Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter Ziffer 1) genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
- 3) Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von außergerichtlichen Kosten der Rechtsverfolgung in Höhe von 958,19 € freizustellen.
- 4) Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- 5) Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin 42 % und die Beklagte 58 %.
- 6) Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

FA: 04.12.18  
TBB  
FA: 27.12.18  
Beruf.  
FA: 28.01.19  
Beruf. legn  
Klägerin  
dlu



Die Klägerin darf die Vollstreckung seitens der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn die Beklagte nicht vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Streitwert: 19.183,20 €

\*\*\*\*\*



### Tatbestand

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Rückabwicklung eines Kaufvertrages in Anspruch.

Die Klägerin erwarb am 22.05.2011 von der Beklagten einen VW Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] als Neufahrzeug mit einer Laufleistung von 0 km zu einem Kaufpreis von 19.183,20 €. Es unterfällt der EURO-5-Abgasnorm. Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung am 22.10.2018 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 104.723 km auf.

Das Fahrzeug ist mit einem Motor des Typs EA 189 ausgerüstet.

Die Fahrzeughersteller müssen nach der VO (EG) Nr. 715/2007 nachweisen, dass von ihnen produzierte Fahrzeuge über eine sog. Typengenehmigung verfügen. Um im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens eine solche zu erhalten, müssen bestimmte Stickstoff-Emissionswerte eingehalten werden. Für die Messung durchlaufen die Fahrzeuge einen vorgegebenen Testlauf (sog. Neuer Europäischer Fahrzyklus – NEFZ). Die Motoren des Typs EA 189, mithin auch der in dem Fahrzeug der Klägerin befindliche Motor, waren mit einer Software versehen, die zwei unterschiedliche Betriebsmodi vorsah, von denen einer den Prüfstandlauf, also den NEFZ, erkennen konnte. In diesem Abgasrückführungsmodus 1, der im NEFZ aktiv war, kam es zu einer höheren Abgasrückführung und damit zur Reduktion der ausgestoßenen Stickoxide. Der Abgasrückführungsmodus 0 hingegen war unter Fahrbedingungen des regulären Straßenverkehrs aktiv. In diesem Modus waren die Stickstoff-Emissionen höher als im Prüfmodus. Die Software erkennt mithin den Prüfstand und sorgt dann dafür, dass weniger Stickoxide ausgestoßen werden. Unter Fahrbedingungen im normalen Straßenverkehr hingegen wird das Fahrzeug in dem Abgasrückführungsmodus 0 betrieben, was zu einem höheren, die gesetzlichen Grenzwerte nicht mehr einhaltenden, Stickoxidausstoß führt.

Mit Bescheid vom 14.10.2015 forderte das Kraftfahrtbundesamt die Beklagte auf, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen. Hierfür entwickelte die Beklagte ein Softwareupdate.

Dieses wurde von dem Kraftfahrtbundesamt geprüft und freigegeben. Am 03.11.2016 erteilte das Kraftfahrtbundesamt sodann die Freigabebestätigung für die technische Überarbeitung des von der Klägerin gefahrenen Fahrzeugmodells. Der Klägerin drohte im Falle der unterbleibenden Installation des Software-Updates die Stilllegung ihres Fahrzeugs. Nach Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt und Installation des Software – Updates sollte die Zulassung des Fahrzeugs nicht erlöschen. Die Klägerin hat das Software – Update am 24.01.2017 installieren lassen.

Die Klägerin behauptet, bei der von der Beklagten gebrauchten Software handele es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 VO (EG) 715/2007. Die Beklagte habe durch den Einbau der Software bewusst den Eindruck eines geringen Stickoxidausstoßes und damit schadstoffarmem Betrieb ihres Fahrzeugs erwecken wollen, der im regulären Straßenverkehr tatsächlich jedoch nicht gegeben sei. Dies sei der Beklagten bei Veräußerung des Fahrzeugs auch bekannt gewesen.

Weiter bestreitet die Klägerin, dass mit Installation des Software – Updates die zuvor nicht lösbaren technischen Probleme, die letztlich zu der Entwicklung und dem Einbau der manipulierten Software durch die Beklagte geführt hätten, behoben seien.

Außerdem behauptet die Klägerin, dass das von der Beklagten angebotene Software – Update nicht zu einer folgenlosen Entfernung der illegalen Abschaltvorrichtung führe. An ihrem Fahrzeug lägen Folgemängel in Gestalt von Leistungsverlust, erhöhtem Kraftstoffverbrauch, einer Erhöhung der Roh – Partikelemissionen, einer Erhöhung der CO<sub>2</sub> – Emissionen, eines Ruckeln des Motors (Motor laufe nicht mehr rund), einer sinkenden Lebensdauer des Rußpartikelfilters auf Grund erhöhter Partikelbildung, der Versottung von Abgaskanälen (diese müssten gereinigt werden oder es entstehe ggf. ein irreparabler Schaden) sowie dem Erfordernis, bei SCR – Katalysatoren „AdBlue“ häufiger nachzufüllen zu müssen. Die Klägerin ist der Auffassung, mit einer reinen Software – Lösung sei es schlicht unmöglich, die Abgaswerte einzuhalten, ohne schwerwiegende Nebenwirkungen in Kauf zu nehmen.

Nur mittels der manipulierten Motorsteuerungssoftware habe die Beklagte die gesetzlich vorgeschriebenen Abgaswerte einhalten können. Im regulären Straßenverkehr produziere das von ihm erworbene Fahrzeug jedoch deutlich höhere Abgaswerte und

überschreite damit die nach der Euro-5-Norm zulässigen Abgasgrenzwerte. Die Klägerin behauptet weiter, hätte sie von der manipulierten Software gewusst, hätte sie den Pkw VW Passat nicht erworben, zumal sie bei Erwerb nicht davon habe ausgehen müssen, dass ihr der Betrieb des Fahrzeugs auf Grund von nicht in ihren Verantwortungsbereich fallenden Gründen untersagt werden könnte. Vielmehr habe sie auf Grund der von der Beklagten ausgehenden Bewerbung des Fahrzeugs davon ausgehen dürfen, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für den Stickoxidausstoß regulär eingehalten werden und nicht unter Einsatz der von der Beklagten verbauten manipulierten Software im NEFZ. Weiter führt die Klägerin an, dass seit Bekanntwerden des Einsatzes der manipulierten Software der Kraftfahrzeugmarkt insbesondere für Dieselfahrzeuge der Beklagten einen Abwärtstrend verzeichne mit der Folge, dass die Restwerte für gebrauchte Dieselfahrzeuge stetig sinken würden.

Überdies behauptet die Klägerin einen Wertverlust ihres Fahrzeugs.

Die Klägerin meint, die Ausstattung ihres Fahrzeugs mit der manipulierten Software sei der Beklagten auch zuzurechnen. Es sei ausgeschlossen, dass Mitarbeiter der Beklagten ohne Kenntnis der vertretungsberechtigten Organe die Entwicklung und den Gebrauch der Software vorgegeben hätten. Die Beklagte habe daher darzulegen, welche vertretungsberechtigten Organe in welcher Form und in welchem Umfang Kenntnis von dem Einsatz der Software gehabt hätten. Der so umfangreiche Einsatz einer manipulierten Software könne den Mitgliedern des Vorstandes nicht verborgen geblieben sein. So sei davon auszugehen, dass der damalige Konzernchef der Beklagten, Martin Winterkorn, von den Abgasmanipulationen Kenntnis gehabt habe. Auch Bernd Gottweis, früherer Leiter des Ausschusses für Produktsicherheit bei der Beklagten, habe Herrn Winterkorn bereits im Mai 2014 auf die Abgasproblematik hingewiesen. Schließlich sei davon auszugehen, dass auch Herbert Diess Kenntnis von der Abgasmanipulation gehabt habe. Des Weiteren hätten auch Richard Dorenkamp und Jens Hadler als für die Entwicklung des Motors EA 189 zuständige Mitarbeiter von den Vorgängen Kenntnis gehabt. Richard Dorenkamp sei von 2003 bis 2012 bei der Beklagten als Leiter der Motorenentwicklung / Nachbehandlung tätig gewesen und Jens Hadler habe von 2007 bis 2011 als Leiter der Motorenentwicklung der VW Brand, einer operativen Einheit im Konzern der Beklagten, gearbeitet. Zudem habe er die Funktion des Leiters der Dieselmotorenentwicklung von 2003 bis 2006 innegehabt. Von Juli 2013 bis September 2015 habe überdies Heinz-Jakob Neußer für die Beklagte als Entwicklungsleiter der VW

Brand im Vorstand gesessen und sei zudem Leiter der Motorenentwicklung für den gesamten Konzern der Beklagten gewesen. Ab Oktober 2011 bis Juli 2013 sei er Leiter der Motorenentwicklung der VW Brand gewesen. Auch dieser habe mithin von den ~~AU~~Vorgängen Kenntnis gehabt.

Weiter meint die Klägerin, dass die Beklagte auch das gesteigerte Umweltbewusstsein der Kunden aus Gründen der Gewinnmaximierung, Profitgier und um Wettbewerbsvorteile zu erzielen, ausgenutzt habe. Es könne sich hierbei nur um ein vom Vorstand der Beklagten bewusst unterstütztes Vorgehen gehandelt haben.

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stünden Ansprüche gegen die Beklagte aus §§ 826 BGB, §§ 823 II BGB i.V.m. 263 StGB, §§ 823 II BGB i.V.m. 6 I, 27 I EG-FGV, §§ 823 II i.V.m. 16 UWG sowie §§ 823 II i.V.m. 1 GWB/Art. 10 AEUV zu.

Der Kaufvertrag sei rückabzuwickeln. Bei Kenntnis vom Einsatz der Manipulationssoftware hätte sie das Fahrzeug nicht erworben.

Nachdem die Klägerin mit Klagschrift vom 25.05.2018 zunächst beantragt hatte,

- 1) die Beklagte zu verurteilen, an sie EUR 13.684,02 nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus einem Betrag in Höhe von EUR 19.183,20 seit dem 22. Mai 2011 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit aus einem Betrag in Höhe von EUR 13.684,02 € zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft,
- 2) hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihr Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] mit der manipulierten Software durch die Beklagte resultieren,
- 3) festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug um Zug Leistung im Annahmeverzug befindet,
- 4) die Beklagte zu verurteilen, an sie die durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.348,27 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

modifizierte sie die Anträge mit Schriftsatz vom 28.09.2018 und beantragt nunmehr,

- 1) die Beklagte zu verurteilen, an sie EUR 19.183,20 nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 22. Mai 2011 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes, dessen Höhe gemäß § 287 ZPO in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, derzeit jedoch maximal EUR 5.499,18 betragen soll,
- 2) hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihr Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Caddy 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] mit der manipulierten Motorsoftware durch die Beklagte resultieren,
- 3) festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet,
- 4) die Beklagte zu verurteilen, sie von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.789,76 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte bestreitet den Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in dem klägerischen Fahrzeug. Des Weiteren behauptet sie, dass das Fahrzeug über eine wirksame EG – Typengenehmigung der Emissionsklasse EU5 verfüge. Daher ist die Beklagte der Auffassung, der Klägerin sei schon kein Schaden entstanden. Das von der Klägerin erworbene Fahrzeug funktioniere einwandfrei, sei insbesondere technisch sicher und in der Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt. Die Typengenehmigung entfalte auch unverändert Wirksamkeit. Eine vertragsgemäße Verwendung des von der Klägerin erworbenen Fahrzeugs im Straßenverkehr sei uneingeschränkt möglich. Außerdem habe sie das von ihr angebotene und durch das Kraftfahrtbundesamt geprüfte und freigegebene Update installieren lassen, sodass das Fahrzeug, wie das Kraftfahrtbundesamt ebenfalls bestätigt habe, auch zukünftig ohne jeden Zweifel weiterhin verkehrstauglich sei.

Überdies vertritt die Beklagte die Auffassung, für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte zur Erlangung der EG – Typengenehmigung sei nach den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben nur der synthetische Fahrzyklus unter Laborbedingungen mit fünf künstlichen Fahrkurven maßgeblich (NEFZ). Dementsprechend komme es naturgemäß zu



Abweichungen zwischen den angegebenen Abgaswerten (Laborwerten) und denjenigen Werten, die auf der Straße erzielt würden. Auf letztere komme es aber nicht an und deshalb habe das klägerische Fahrzeug die Grenzwerte im Prüfstand schon eingehalten, bevor das Software – Update installiert worden sei. Bewusst habe sich der Gesetzgeber dafür entschieden, die Emissionsgrenzwerte ausschließlich unter Laborbedingungen festzulegen.

Den Vortrag der Klägerin, das streitbefangene Fahrzeug verzeichne einen überhöhten Kraftstoffverbrauch bzw. CO<sub>2</sub> – Emissionen und wirke sich negativ auf Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen aus, bestreitet die Beklagte. Das dem nicht so sei habe auch das Kraftfahrtbundesamt bestätigt.

Von der Klägerin in Bezug genommene Vorgänge in den USA seien überdies nicht vergleichbar, zumal dort niedrigere Grenzwerte gegolten hätten und das Abgassystem der Motoren des Typs EA 189 anders ausgestaltet sei. Im Übrigen habe das Software – Update keine negativen Folgen. Die betroffenen Fahrzeuge hätten entgegen der Annahme der Klägerin auch keinen Wertverlust erlitten. Schließlich komme sie der Klägerin mit vertrauensbildenden Maßnahmen entgegen.

Die Beklagte bestreitet ferner, gegenüber der Klägerin falsche Angaben getätigt zu haben. Sie behauptet, das klägerische Fahrzeug sei bereits vor Installation des Software – Updates verglichen mit den Fahrzeugen anderer Hersteller emissionsarm und kraftstoffsparend gewesen. Die Beklagte bestreitet ebenso, dass Umweltaspekte die Kaufentscheidung der Klägerin überhaupt beeinflusst haben. Weiter bestreitet die Beklagte den von der Klägerin behaupteten finanziellen Schaden. Ein solcher sei nicht ersichtlich. Hierzu mangle es auch an substantiiertem Vortrag der Klägerin. Ebenso wenig habe die Klägerin das von ihr überdies behauptete vorsätzliche Handeln der Beklagten schlüssig dargetan. Insbesondere mangle es dem klägerischen Vortrag auch an Substanz dazu, inwiefern der Vorstand von den Vorgängen hinsichtlich der Software Kenntnis gehabt haben sollte. Sie habe auch nicht dargetan, inwiefern Mitglieder ihres Vorstandes vorsätzlich hinsichtlich eines angeblichen Schadens und hinsichtlich von Umständen, die vermeintlich eine Sittenwidrigkeit begründen könnten, gehandelt hätten. Sie sei derzeit noch dabei, zu eruieren, wie es zum Einsatz der manipulierten Software habe kommen können. Ein Abschlussbericht liege jedoch noch nicht vor. Es sei derzeit aber nicht davon auszugehen, dass ein Mitglied des Vorstandes Kenntnis von den Vorgängen um die Software gehabt habe. Vielmehr hätten die Vorstandsmitglieder zum

Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages weder von der Programmierung noch von der Verwendung der Software Kenntnis gehabt.

Unabhängig davon habe sich die Klägerin jedenfalls Nutzungsvorteile anrechnen zu lassen, die ihr durch den Gebrauch des Fahrzeugs zugeflossen seien.

Schließlich bestreitet die Beklagte die geltend gemachten vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird überdies auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen verwiesen.

### Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist in dem im Urteilstenor genannten Umfang begründet, im Übrigen unbegründet.

I.

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten einen Anspruch auf Schadensersatz und Rückabwicklung des Kaufvertrages vom 22.05.2011 gemäß §§ 826, 31 BGB. Ausweislich dieser Regelung ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Die Beklagte hat der Klägerin sittenwidrig einen Schaden zugefügt.

Sittenwidrig ist eine Handlung, die 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, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, wenn eine Pflicht verletzt und dadurch ein Vermögensschaden hervorgerufen wird. Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Allein die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht reicht hierfür nicht aus. Es müssen besondere Umstände hinzutreten, die das Verhalten als verwerflich erscheinen lassen. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich u.a. aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, Rn. 16, zit. nach juris). Die vorstehenden Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Die Beklagte hat sittenwidrig gehandelt, indem sie von ihr produzierte Fahrzeuge mit einer manipulierten Software auf dem Kraftfahrzeugmarkt vertrieben hat, die dergestalt programmiert war, einen Prüfstand der Fahrzeuge zu erkennen mit der Folge, dass während dieser Phase zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte weniger Stickoxide emittiert wurden als im regulären Fahrbetrieb im Straßenverkehr.

Bei der manipulierten Software handelt es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der VO (EG) Nr. 715/2007. Mittels dieser Abschaltvorrichtung werden Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei regulärem Fahrbetrieb zu erwarten sind, verringert wird. Ziel der Verwendung der manipulierten Software war es, den Prüfstandlauf zu erkennen, während dieser Phase den Abgasrückführungsmodus 1 zu aktivieren, in der Folge weniger Stickoxide zu emittieren und auf diese Weise sowohl den Behörden als auch den Kunden die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte und damit schließlich den Vertrieb schadstoffarmer Fahrzeuge zu suggerieren. Die von der Beklagten verwendete Abschaltvorrichtung sorgt mithin dafür, dass eine Abgasrückführung im Prüfstand nur vorgetäuscht wird, diese also im regulären Fahrbetrieb gar nicht stattfindet.

Die Auffassung der Beklagten, die einschlägigen Regelungen der VO (EG) Nr. 715/2007 würden für die Erlangung der Typengenehmigung ohnehin nur die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte eines Kraftfahrzeuges im Prüfstandbetrieb erfordern, geht fehl. Die Verordnung dient der Harmonisierung des Binnenmarktes, zielt auf hohe Verkehrssicherheit, hohen Schutz der Umwelt und der Gesundheit, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung (LG Braunschweig, Urt. v. 16.10.2017, Az. 11 O 4092/16, Rn. 58, zit. n. juris). Diese Ziele werden durch den Gebrauch einer manipulierten Software, die im Prüfstand die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte von Stickoxiden lediglich vortäuscht, diese Grenzwerte im regulären Fahrbetrieb tatsächlich aber gar nicht einhält und dies offensichtlich auch nicht beabsichtigt ist, ersichtlich nicht erreicht. Nicht anders ist es im Übrigen zu erklären, dass auch das Kraftfahrtbundesamt die von der Beklagten verwendete Software als unzulässige Abschaltvorrichtung bewertet und infolgedessen den Rückruf der Fahrzeuge angeordnet hat, in denen die Software installiert worden war.

Für jeden potentiellen Käufer eines mit der von der Beklagten verwendeten Software ausgestatteten Fahrzeugs war die Manipulation von großer Relevanz. Mag ein potentieller Erwerber sich auch keine konkreten Gedanken über den Ausstoß von Stickoxiden gemacht haben, so ist gleichwohl zumindest von einem Mitbewusstsein dahingehend auszugehen, dass gesetzlich vorgegebene Grenzwerte zum Ausstoß von Stickoxiden nicht nur im Prüfstand, sondern gerade auch im regulären Fahrbetrieb

eingehalten werden und nicht etwa mit einer Stilllegung des Fahrzeugs gerechnet werden muss, weil es über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt. Für die Beklagte ging es ausschließlich darum, sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und Gewinne zu maximieren ohne Rücksicht auf Umweltbelange und wirtschaftliche Nachteile ihrer Kunden im Falle der Stilllegung eines Fahrzeugs. Der Gebrauch der manipulierten Software war mithin sittenwidrig.

Von § 826 BGB ist nicht nur das Vermögen als ökonomischer Wert geschützt, sondern auch die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung stellt einen zu ersetzenden Schaden dar (BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, Rn. 12, zit. n. juris). Die Klägerin hätte in Kenntnis des Umstandes, dass der streitbefangene Pkw VW Caddy mit der manipulierten Software ausgestattet war, das Fahrzeug nicht erworben. Zum Zeitpunkt des Erwerbs war auch gar nicht absehbar, ob und mit welchem Aufwand bzw. mit welchen Folgen die Beklagte die mit der manipulierten Software ausgestatteten Fahrzeuge würde umrüsten können. Es kommt letztlich entgegen der Auffassung der Beklagten auch nicht darauf an, ob eine Nachbesserung inzwischen mit geringen Mitteln möglich ist. Maßgeblich ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Jahr 2011. Zu diesem Zeitpunkt stand ein Software – Update unstreitig nicht zur Verfügung.

Die Beklagte hat auch vorsätzlich gehandelt. Bei der Beklagten handelt es sich um eine juristische Person. Sie haftet daher nach § 31 BGB für das Verhalten ihrer Vorstandsmitglieder (§ 78 AktG) und übrigen Mitarbeiter. Für das Vorliegen eines Schädigungsvorsatzes im Sinne des § 826 BGB genügt das Bewusstsein, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt sowie das billigende Inkaufnehmen des Schädigungsrisikos (Wagner, in: Münchener Kommentar, 7. Aufl. 2007, § 826, Rn. 27). Vorliegend hat die Beklagte bewusst eine Motorsteuerungssoftware entwickelt, um Behörden und Kunden die Einhaltung gesetzlich vorgegebener Stickoxid-Grenzwerte zu suggerieren und damit die für den Vertrieb ihrer Fahrzeuge auf dem Kraftfahrzeugmarkt erforderliche Typengenehmigung zu erhalten. Entgegen ihrer öffentlichen Bewerbung hat die Beklagte keine schadstoffarmen Fahrzeuge auf dem Kraftfahrzeugmarkt vertrieben. Das Gegenteil ist der Fall und hierüber wurden Behörden und Kunden bewusst getäuscht.

Bei einem so planvollen Vorgehen ist davon auszugehen, dass die Entscheidung über die Entwicklung und den Gebrauch der manipulierten Software durch die Geschäftsleitung getroffen wurde (vgl. LG Krefeld, Urt. v. 19.07.2017, Az. 7 O 147/16, Rn. 38, zit. n. juris). Sowohl dem Vorstand der Beklagten als auch den übrigen

Mitarbeitern war mithin bewusst, dass die Kunden Fahrzeuge erwerben würden, die nicht ihren Vorstellungen entsprachen und objektiv mangelbehaftet waren. Eine Schädigung der Kunden auf Grund dieses Vorgehens nahm der Vorstand der Beklagten zumindest billigend in Kauf (LG Offenburg, Urt. v. 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, Rn. 48, zit. n. juris).

Die Beklagte muss sich das schädigende Verhalten ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen. Zwar ist grundsätzlich die Klägerin für diese Zurechnung darlegungs- und beweisbelastet. Es ist jedoch offenkundig, dass diese von den konkreten Entscheidungsprozessen im Zusammenhang mit der Entwicklung und dem Gebrauch der manipulierten Motorsteuerungssoftware sowie von den in den Entscheidungsprozess eingebundenen Mitarbeitern der Beklagten als Außenstehende keine Kenntnis hat. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten hat die Klägerin die Kenntnis des damaligen Vorstandes und der für die Entwicklung der Software verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten hinreichend substantiiert dargelegt. Der Beklagten ist es ohne weiteres möglich, näher zu den Umständen der Entwicklung der streitbefangenen Motorsteuerungssoftware vorzutragen. Nur die Beklagte kennt ihre internen Betriebsabläufe. Daher trifft die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast. Dabei kann sie sich auch nicht auf noch andauernde Untersuchungen berufen, zumal seit Bekanntwerden des Gebrauchs der manipulierten Motorsteuerungssoftware bereits mehrere Jahre vergangen sind. Außerdem ist das Vorbringen der Beklagten diesbezüglich auch unsubstantiiert. Zumindest hätte sie Zwischenergebnisse zur Kenntnis geben bzw. Stellung zu dem generellen Ablauf betrieblicher Entscheidungsprozesse nehmen können. All dies ist in dem vorliegenden Rechtsstreit jedoch unterblieben. Konkreter Vortrag war der Beklagten jedoch zuzumuten.

Im Übrigen würde die Beklagte für das Verhalten von Angestellten nach §§ 826, 831 BGB haften. Die Beklagte hat nicht bestritten, dass die Entscheidung über die Entwicklung und den Gebrauch der manipulierten Software von ihren eigenen Mitarbeitern getroffen worden ist. Von einem Vorsatz dieser Mitarbeiter ist vor dem Hintergrund der bewusst herbeigeführten schädlichen Wirkung der manipulierten Motorsteuerungssoftware für die Kunden auszugehen. Die Beklagte hätte sich gemäß § 831 I 2 BGB exkulpiert. Nach Maßgabe dieser Regelung tritt eine Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Hierzu hat die Beklagte jedoch nicht hinreichend vorgetragen.

Durch das widerrechtliche Verhalten der Beklagten ist der Klägerin auch ein Schaden entstanden. Im Rahmen des § 826 BGB geht der Schadensersatzanspruch auf die Befreiung von der ungewollten Verbindlichkeit, sodass die Klägerin so zu stellen ist, als habe sie das streitbefangene Fahrzeug nicht erworben und den Kaufpreis daher nicht entrichtet (BGHZ 161, S. 369). Die Klägerin hat den Kaufpreis in Höhe von 19.183,20 € geleistet. Dieser Betrag ist von der Beklagten zu erstatten.

Bei der Rückabwicklung eines Vertrages sind allerdings die von dem Geschädigten gezogenen Nutzungen im Wege der Vorteilsausgleichung anzurechnen (Grüneberg, in: Palandt, BGB. 77. Aufl., Vorb. v. § 249, Rn. 94). Bei der Berechnung hat das Gericht die unstreitige tatsächliche Laufleistung von 104.723 km zugrunde gelegt und ist von einer Gesamtlauflistung von 250.000 km ausgegangen (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 1166, 1171, 3574). Es ergibt sich ein Gebrauchsvorteil wie folgt:

$$\frac{104.723 \text{ km} \times 19.183,20 \text{ €}}{250.000 \text{ km}}$$

Die Nutzungsvergütung beläuft sich also auf 8.035,69 €, sodass die Beklagte der Klägerin 11.147,51 € zu erstatten hat.

II.

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten überdies einen Anspruch auf Zahlung von Zinsen in Höhe von 4 % für den Zeitraum vom 22.05.2011 bis 23.06.2018 auch ohne den konkreten Nachweis des Verlusts von Anlagezinsen. Die Beklagte hat der Klägerin durch eine unerlaubte Handlung gemäß § 826 BGB Geld im Wert von 19.183,20 € entzogen. Der entzogene Geldbetrag ist vom Zeitpunkt der Entziehung an gemäß § 246 BGB mit 4 % jährlich zu verzinsen.

Die Beklagte hat der Klägerin das Geld dadurch, dass sie sie zur Zahlung veranlasst hat, entzogen. Von § 849 BGB umfasst ist jeder Sachverlust durch ein Delikt. Auch wenn der Schädiger den Geschädigten durch eine unerlaubte Handlung dazu bestimmt, eine Sache wegzugeben oder über eine Sache zu verfügen, entzieht er sie ihm (BGH, Urt. v. 26.11.2017, Az. II ZR 167/06; LG Essen, Urt. v. 04.09.2017, Az. 16 O 245/16).

§ 849 BGB ist nach seinem Wortlaut auch nicht auf die Wegnahme beschränkt und verlangt nicht, dass die Sache ohne oder gegen den Willen des Geschädigten entzogen

wird (BGHZ 8, 288, 298; BGH, Urt. v. 15.03.1962, VersR 62, 548; LG Essen, Urt. v. 04.09.2017, Az. 16 O 245/16). Eine Beschränkung auf den Verlust einer Sache ohne oder gegen den Willen des Geschädigten würde dem Normzweck des § 849 BGB widersprechen. Zu berücksichtigen ist, dass ein Geschädigter eine Sache gleichermaßen verliert, wenn er durch eine unerlaubte Handlung des Schädigers dazu gebracht wird, über sie zu verfügen. Der Klägerin ist der von ihr entrichtete Kaufpreis in Höhe von 19.183,20 € entzogen worden. Auch Geld ist von dem Sachbegriff des § 849 BGB umfasst (BGHZ 8, 288, 298; LG Essen, Urt. v. 04.09.2017, Az. 16 O 245/16). Der geltend gemachte Zinsanspruch ist daher begründet.

Die im Übrigen geltend gemachte Zinsforderung ist gemäß §§ 288, 291 BGB gerechtfertigt.

III.

Die Klägerin hat auch Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Der Höhe nach kann die Klägerin die Rechtsanwaltskosten aber nur nach einem zutreffenden Gegenstandswert von 11.147,51 € verlangen, weil der Gebrauchsvorteil vom Schadensersatzanspruch in Abzug zu bringen ist, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Einrede des Schädigers bedarf (BGH, NJW 2015, 3160).

Die Voraussetzungen für die Geltendmachung einer mehr als 1,3 Geschäftsgebühr sind jedoch nicht dargetan. Das außergerichtliche Schreiben vom 26.02.2018 lässt keine besonders umfangreiche oder schwere Tätigkeit erkennen, da es überwiegend allgemeine Ausführungen zu der Abgasproblematik enthält und nur wenige Tatsachen zu dem konkreten Fall. Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten berechnen sich daher anhand eines Gegenstandswertes in Höhe von 11.147,51 € wie folgt:

1,3 Geschäftsgebühr gem. Nr. 2300 VV, §§ 13, 14 RVG	785,20 €
Telekommunikationspauschale gem. Nr. 7002 VV	20,00 €
Zwischensumme	805,20 €
Mehrwertsteuer gem. Nr. 8008 VV	<u>152,99 €</u>
Endbetrag	958,19 €



IV.

Es war auch der Annahmeverzug festzustellen. Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des klägerischen Fahrzeugs gemäß § 293 BGB in Verzug. Die Klägerin hat die Beklagte mit Schreiben vom 26.02.2018 zur Rückzahlung des geleisteten Kaufpreises aufgefordert und ihr die Rückgabe des Fahrzeugs angeboten. Dies hat die Beklagte mit Schreiben vom 23.04.2018 abgelehnt. Ein weiteres tatsächliches Angebot im Sinne des § 294 BGB war entbehrlich. Das nach § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse der Klägerin besteht, weil die Feststellung der erleichterten Vollstreckung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist, § 756 ZPO (vgl. BGH, Ur. v. 13.12.2001, Az. VII ZR 27/00).

V.

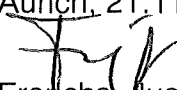
Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 91, 92 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 711, 709 S. 1 ZPO.

Dr. Berth

**Beglaubigt:**

Aurich, 21.11.2018

  
Frerichs, Justizobersekretärin 35  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts



