

Beglaubigte Abschrift

32 O 214/17



Verkündet am 11.04.2018

Ladermann, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Köln

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

[Redacted Name]

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte HMS.Barthelmeß Görzel,
Hohenstaufenring 57a, 50674 Köln,

gegen

die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, diese vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden
Matthias Müller, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

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

hat die 32. Zivilkammer des Landgerichts Köln
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 28.02.2018
durch die Richterin Spiecker als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 7.930,01 Euro nebst Zinsen in Höhe von
5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05.05.2017 zu zahlen, Zug-
um-Zug gegen Rückgabe und Rückübergang des PKW der Marke Seat, Modell
Ibiza Kombi, mit dem amtlichen Kennzeichen SU-LD 2668, FIN:

[Redacted Name]

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte im Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 887,03 Euro zu bezahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin zu 20%, im Übrigen die Beklagte.

Das Urteil ist für die Klägerin vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils vollstreckbaren Betrags, für die Beklagte ohne Sicherheitsleistung. Die Klägerin darf die Vollstreckung abwenden gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags, soweit nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte nach einem PKW-Kauf im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal.

Die Klägerin kaufte am 10.07.2012 im Audi-Zentrum Leverkusen einen Seat Ibiza, Modell Kombi, mit dem mit dem amtlichen Kennzeichen SU-LD 2668, FIN: [REDACTED] 1,6 l TDI, 66 kW. Der im Vertrag vereinbarte Kaufpreis betrug 15.480,01 EUR. Bei Übergabe hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 20.695 km. Die im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vorgebrachte Laufleistung des PKW beträgt 156.920,00 km. Die zu erwartende Gesamtlauflistung beträgt 300.000 km. Die Klägerin hatte das Fahrzeug bereits zuvor geleast und sich im Nachgang für den Kauf des Fahrzeugs entschieden.

Herstellerin des Fahrzeugs ist nach den Angaben der Klägerin die Seat Deutschland GmbH, einer Tochtergesellschaft der Beklagten, nach den Angaben der Beklagten die Seat S.A.

Zwischen der Beklagten und der Seat Deutschland GmbH besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag nach § 291 AktG. Die Bauteile der Fahrzeuge beider Firmen sind teilweise identisch, hier u.a. der von der Beklagten konzipierte Motor. In dem von der Klägerin erworbenen Fahrzeug wurde ein von der Beklagten konzipierter Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 verbaut.

3

Das Fahrzeug der Klägerin wurde beworben und verkauft als der Schadstoffklasse 5 zugehörig gem. VO (EG) Nr. 715/2007. Dieser Einstufung wurden bestimmte Abgaswerte zu Grunde gelegt, die bei den jeweiligen Fahrzeugen im Prüfmodus ermittelt wurden. Für die Einstufung durchlaufen die Fahrzeuge einen gesetzlich vorgegeben Testlauf, der aus fünf synthetischen Fahrkurven besteht (NEFZ). Die Messung erfolgt unter Laborbedingungen.

Bei den von der Beklagten konzipierten Motoren sorgte aber ferner eine Software dafür, dass die im Prüfmodus ermittelten Werte von den tatsächlichen Abgaswerten im Fahrmodus abwichen.

Die Motorsteuerung des PKW der Klägerin ist so programmiert, dass das Fahrzeug bei der Messung der Schadstoffemissionen auf dem Prüfstand die Prüfsituation (die Fahrt im NEFZ) erkennt und im Modus 1 läuft. Beim Betrieb im Straßenverkehr läuft der Motor im sogenannten Modus 0. Im Modus 1 werden zur Verringerung des Stickoxidanteils im Abgas mehr Stickoxide in das Fahrzeug zurückgeführt, als im Modus 0. Auf diese Weise werden im Prüfmodus deutlich weniger gesundheitsschädliche Stickoxide ausgestoßen, als im Normalbetrieb. Allein die Werte, die im Prüfmodus (Modus 0) erreicht werden, halten die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte ein.

Die Messung günstigerer Werte durch die Software, die den Prüfmodus erkennen kann, wurde in den Medien als sogenannter „Abgasskandal“ bekannt.

Mit ihren Dieselfahrzeugen, auch denen mit der oben beschriebenen Software, gewann die Beklagte zunächst Umweltpreise, z. B. den Green Car 2010 Award. Die Beklagte und auch die Seat Deutschland GmbH warben mit der Umweltfreundlichkeit ihrer Autos, u. a. der Dieselfahrzeuge.

Auf dem amerikanischen Markt wurde im Jahr 2012 entdeckt (VW Jetta 2012 und VW Passat 2013), dass die tatsächlichen Abgaswerte der Fahrzeuge, hier Stickoxide, nicht unterhalb des Grenzwerts lagen, sondern um bis zu 35 x höher als die erlaubten Grenzwerte.

In der Angelegenheit gab es weitergehende Untersuchungen, auch der US-Behörden, die Software und ihre Funktionsweise wurden entdeckt. Am 03.09.2015 räumte die Beklagte ein, dass in den USA ca. 585.000 Autos aus den Baujahren 2009-2015 vom Einbau der Spezial-Software betroffen seien. Ein Ingenieur der Beklagten räumte gegenüber dem Spiegel ein, dass er bereits seit 10 Jahren an der Software gearbeitet habe. Schuldig bekannte sich in den USA auch der Chef der

Motor-Entwicklung in Wolfsburg, der mit der Entwicklung des Motors EA 189 war. Im Einzelnen wird auf die Schriftsätze der Klägerin Bezug genommen. Die Aufarbeitung der Angelegenheit ist noch nicht abgeschlossen.

Auch in Deutschland reagierten die Behörden auf die Software. Das KBA äußerte die Rechtsauffassung, dass es die Software für eine unzulässige Abschalteneinrichtung halte (Schreiben vom 15.10.2015). Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) verzichtete aber darauf, die Zulassungen für die betroffenen Fahrzeuge zu entziehen. Der Beklagten wurde per Bescheid auferlegt, die Software aus den Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen und dies durch entsprechende Nachweise zu belegen. Das KBA ordnete den Rückruf der betroffenen Fahrzeuge an, damit die Fahrzeuge in den gesetzmäßigen Zustand versetzt werden könnten.

Die Fahrzeuge sollen nunmehr seitens der Beklagten ein Software-Update erhalten. Dieses wird 24 Minuten dauern. Für die Motoren mit 1,6 Liter Hubraum, wie es die Klägerin fährt, wird zudem ein Strömungsgleichrichter installiert. Der Zeitaufwand beträgt hierfür ca. 15 Minuten. Die Arbeiten entsprechen einem Nettolohn von ca. 47 Euro. Das Update bewirkt, dass das Fahrzeug nun einheitlich im Modus 1 betrieben wird. Ferner wird die Einspritzcharakteristik optimiert. Die Arbeiten werden für die Kunden kostenfrei ausgeführt. Für die Zeit der Arbeiten sichert die Seat Deutschland GmbH eine Ersatzmobilität zu.

Das KBA sprach unter dem 10.05.2016 folgende Bestätigung u. a. für den SEAT Ibiza bei erfolgreichem Software-Update aus:

„Die Prüfung der technischen Lösung hat Folgendes ergeben

...

c) Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionene: Die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte und CO₂-Emissionen waren unverändert.

D) Motorleitung und maximales Drehmoment: Motorleistung und maximales Drehmoment bleiben unverändert.

E) Geräuschemissionen. Geräuschemissionswerte bleiben unverändert

...“ Das KBA beurteilte das Software-Update als geeignete Methode.

Unter dem 10.05.2017 sprach das KBA die Freigabe für das vorgesehene Software-Update u.a. für den von der Klägerin gefahrenen Fahrzeugtyp Seat Ibiza Kombi 1,6 l TDI, 66 kW, aus.

Mit Schreiben vom 10.04.2017 forderte die Klägerin die Beklagte auf, den Kaufpreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zurückzuzahlen bis zum 04.05.2017 sowie ferner vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 887,03 Euro zu erstatten.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Beklagte habe sie durch die Manipulation betrogen, jedenfalls sittenwidrig geschädigt. Die Klägerin behauptet, die Beklagte verwende für das Umschalten vom Modus 0 in den Modus 1 eine unzulässige Abschalteneinrichtung.

Die Klägerin behauptet, die Software sei von der Beklagten bewusst konzipiert worden, um die von ihr schlichtweg „unfertig“ konzipierten Fahrzeuge, die die am US-Markt geltenden Abgaswerte nicht einhalten konnten, doch auf den Markt bringen zu können.

Die Klägerin behauptet, bedeutende Führungspersonen hätten von den Manipulationen gewusst bzw. diese zumindest gebilligt. Insbesondere der Vorstand der Beklagten (hier u.a. Matthias Müller und Martin Winterkorn sowie das damalige Vorstandsmitglied Dr. Heinz-Jakob Neusser) habe hiervon gewusst. Diese hätten auch gewusst, dass zahlreiche Autokäufer Opfer dieses – wie die Klägerin es bewertet – Betrugs würden. Die Mitteilung von Herrn Martin Winterkorn, dass er die Verantwortung für die Geschehnisse übernehme, sei als Schuldeingeständnis zu werten. Insgesamt behauptet die Klägerin, dass die Ex-Vorstandsvorsitzenden für die Umstände der Softwaremanipulation verantwortlich seien. Gerade Dr. Neusser habe sich bereits 2012 mit Ingenieuren der Beklagten getroffen, um Probleme mit der Software zu besprechen. Insbesondere er habe die Mitarbeiter in der Folge angewiesen, die neue Vorgehensweise auch einzusetzen. Bedeutende VW-Manager hätten in der Angelegenheit Beiträge geleistet (u. a. Oliver Schmidt, Heinz-Jakob Neusser, Bl. 10 d. A.). Im Einzelnen wird auf das Vorbringen der Klägerin in den Schriftsätzen verwiesen.

Die Klägerin behauptet, hätte sie von der Manipulation (Mangelhaftigkeit) des PKW gewusst, hätte sie den PKW nicht gekauft. Sie habe besonderen Wert darauf gelegt, ein umweltfreundliches und gleichzeitig günstiges Fahrzeug zu kaufen. Gerade die

Schadstoffklasse sei ihr wichtig gewesen. Sie habe Wert gelegt auf die „grüne Plakette“, damit sie auch langfristig in die Innenstädte fahren könnte. Die Beklagte habe beim Kauf auf die öffentlichen Anpreisungen der Beklagten in Broschüren und Prospekten vertraut. Beim Kauf des Fahrzeugs seien die Abgaswerte des Wagens zur Sprache gekommen.

Die Klägerin behauptet, das nachträgliche Software-Update sei nicht geeignet, die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs zu beseitigen. Tatsächlich könne der Ausstoß an CO₂ nur reduziert werden, indem auch der Kraftstoffverbrauch gesenkt werde. Maßnahmen zur Reduktion des Stickoxidausstoßes führten zu einer geringeren Brenngeschwindigkeit, wodurch die Verbrennung in die Expansionsphase geschoben werde. Somit finde die Verbrennung nicht mehr im optimalen Zeitpunkt statt, der Motor arbeite dann ineffizienter. Insgesamt steige damit aber der Kraftstoffverbrauch um ca. 10% bei weniger Leistung und sogar bei höherem CO₂-Ausstoß. Zudem werde eine Erhöhung der Abgasrückführung herbeigeführt, da vermehrt Ruß produziert werde, der im Rußpartikelfilter lande und so die Lebensdauer des Rußpartikelfilters erheblich mit Kosten von 1500,00 Euro pro Austausch. Beeinträchtigt würden ferner das Abgasrückführungs-Ventil und das Abgasrückführungs-Kühlsystem. Eine höhere Lärmentwicklung sei zu erwarten. Eine Nachbesserung ohne physikalische Schäden sei nicht möglich. Das Fahrzeug weise ferner einen Minderwert von mindestens 10% auf, der Marktwert sinke immer stärker. Derzeit sei es kaum möglich, das Fahrzeug zu einem seriösen Preis zu verkaufen. Die Preise der Flottenbetreiber seien um 30% eingebrochen. Der Abschlag für private Verkäufer sei daher mit einem entsprechenden Wert zu beziffern.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Duldung durch das KBA reiche nicht aus, um den Mangel zu beseitigen. Es sei davon auszugehen, dass der entsprechende Verwaltungsakt nichtig, weil offenkundig rechtswidrig sei.

Mit nachgelassenem Schriftsatz hat die Klägerin ihren Feststellungsantrag gerichtet auf künftigen Schadensersatz erläutert und als potenzielle Schäden denkbare Steuerbelastungen, einen nicht bezifferbaren Zinsnachteil und etwaige weitere Schäden durch eine unsicherere Führbarkeit des Fahrzeugs oder Gesundheitsschäden angegeben.

Die Klägerin beantragt,

7

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 9421,96 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05.05.2017 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübergang des PKW der Marke Seat, Modell Ibiza Kombi, mit dem amtlichen Kennzeichen SU-LD 2668, FIN:

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet,

3. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 887,03 EUR zu bezahlen.

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Manipulation des o.g. Fahrzeugs resultieren,

5. hilfsweise, die Beklagte zu verurteilen, die Klägerin von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1100,51 Euro gegenüber seinen Prozessbevollmächtigten zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, die Motoren in Deutschland sind nicht baugleich mit den betroffenen Motoren in Deutschland. Die Ergebnisse seien dort daher nicht übertragbar. Die Beklagte ist der Auffassung, eine illegale Abschaltvorrichtung liege nicht vor, weil die Abgasrückführung kein Teil der Abgasreinigungsanlage bzw. des Emissionskontrollsystems sei. Die Beklagte ist ferner der Auffassung, dass ein Verstoß gegen die VO (EG) Nr. 715/2007 nicht vorliege, weil es gar nicht darauf ankomme, welchen Ausstoß die Fahrzeuge tatsächlich auf der Straße hätten. Die Grenzwerte würden vielmehr immer im Laborbetrieb gemessen und seien daher die relevanten Werte.

Die Beklagte behauptet, eine Gefahr, dass die Klägerin das Fahrzeug nicht, wie vorgesehen, nutzen könne, bestünde nicht, technische oder finanzielle Nachteile seien nicht zu befürchten. Die Beklagte ist der Auffassung, sämtliches gegenteiliges Vorbringen der Klägerin in gegenteiliger Hinsicht sei rein spekulativ und unsubstantiiert. Weder sei ein erhöhter Kraftstoffverbrauch noch eine erhöhte

Rußproduktion zu befürchten. Dies hätten auch Tests der Beklagten – anders als die Untersuchungen der „Auto Motor Sport“ – ergeben (Test mit VW Amarok, 6000,00 km). Die Beklagte behauptet, die Werte der betroffenen Fahrzeuge seien auch im Wiederverkauf stabil geblieben.

Mit nachgelassenem Schriftsatz zu den Hinweisen des Gerichts hat die Klägerin ihren Feststellungsantrag hinsichtlich künftiger Schriftsätze gestützt auf denkbare Steuerschäden, Zinsschäden, Stilllegungsschäden, Körperschäden infolge einer schlechten Führbarkeit des Fahrzeugs.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klage ist überwiegend zulässig.

1. Das Landgericht ist örtlich zuständig gem. 32 ZPO als besonderem Gerichtsstand der unerlaubten Handlung. Die Klägerin stützt ihre Ansprüche u. a. auf §§ 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 263 StGB und auf § 826 BGB. Der Handlungs- und auch Erfolgsort liegt im Gerichtsbezirk Köln. Das Fahrzeug wurde der Klägerin im Audi-Zentrum Leverkusen verkauft. Die Klägerin selbst wohnt in Köln.

2. Das für den Feststellungsantrag zu Ziffer 2 erforderliche Feststellungsinteresse folgt aus §§ 765, 756 ZPO.

3. Der Feststellungsantrag zu Ziffer 4 ist unzulässig. Der Feststellungsantrag ist dem Leistungsantrag grundsätzlich nachrangig. Ein Antrag auf Feststellung zum Ersatz künftiger Leistungen ist aber dann zulässig, wenn aus der Sicht des Geschädigten bei verständiger Würdigung die Möglichkeit des Eintritts weiterer Schäden besteht (BGH, NJW 2001, NJW Jahr 2001 Seite 341).

Der nachgelassene Schriftsatz bot keinen Anlass zur Wiedereröffnung der Verhandlung.

Es ist – auch nach Eingang des nachgelassenen Schriftsatzes - nicht ersichtlich, dass nach Rückabwicklung des Kaufvertrags weitere Schäden der Klägerin bei verständiger Würdigung denkbar sind, die die Zulässigkeit des Feststellungsantrags begründen würden. Sämtliche vorgebrachten Schäden erscheinen weder wahrscheinlich (Zöller, ZPO, § 256 ZPO, Rn. 9), noch konkret möglich oder denkbar.

Angesichts der vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils liegt es in den Händen der Klägerin, wann das Urteil vollstreckt wird. Die Kosten einer theoretisch möglichen

Stilllegung, die erst durch einen Nichtvollzug des Urteils entstehen würden, können die Zulässigkeit eines Feststellungsantrags auf Ersatz etwaiger Folgen hieraus nicht begründen. Eine Finanzierung des Kaufvertrags irgendeiner Art ist weiter nicht vorgetragen, so dass die Ausführungen zu einem denkbaren Zinsschaden nicht nachvollziehbar sind. Wenn ein solcher Schaden vorläge, wäre er bezifferbar. Dass aus dem Führen des Fahrzeugs Körperschäden resultieren könnten wegen einer schlechten Führbarkeit des Fahrzeugs resultieren könnten, erscheint nicht nachvollziehbar. Ob Steuerschäden im konkreten Fall denkbar sind, ist nicht ersichtlich.

II. Die Klage ist überwiegend begründet.

1. Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des Kaufpreises abzüglich des Nutzungersatzes Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs aus §§ 826, 249 ff., 31 BGB.

Die Beklagte hat der Klägerin in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt.

a. Die Konstruktion, der Einbau und der Vertrieb der Motoren des Typs EA 189 mit der hier beschriebenen Software über die Vertragshändler und sonstigen Händler je nach Marke ohne Offenlegung, dass hierdurch die Anforderungen an die einzuhaltenden Abgaswerte tatsächlich umgangen würden, war sittenwidrig.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (BGH, U. v. 03.12.2013, XI ZR 295/12, zitiert nach juris). In die rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem oder aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (BGH, U. v. 03.12.2013, a.a.O., BGH, U. v. 20.11.2012, VI ZR 268/11, zitiert nach juris, m. w. Nw.).

Das Verhalten der Beklagten kann hiernach ohne weiteres als sittenwidrig eingestuft werden. Die Beklagte hat die Software entwickelt und in die Motoren eingebaut sowie die Motoren sodann in den Verkehr gebracht, um die zuständigen Behörden in den Glauben zu versetzen, die Fahrzeuge hielten die gesetzlichen Grenzwerte für die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben ein, obwohl dies tatsächlich allein im Prüfmodus, nicht aber im Normalbetrieb der Fahrzeuge der Fall war. Eine Offenlegung des Umstands erfolgte nicht.

Angesichts der Konstruktion der Software besteht kein Zweifel daran, dass diese bewusst so konzipiert wurde, um eine Täuschung jedenfalls gegenüber den Behörden zu erzeugen und um sich im Wettbewerb einen Vorteil zu verschaffen, dies auf Kosten der Umwelt und auch ohne Rücksicht auf die Käufer der Fahrzeuge. Ein derartiges Verhalten erscheint unter keinem Aspekt billigenswert, auch nicht vor dem Hintergrund etwaiger Anforderungen der Marktwirtschaft. Das Vorgehen der Beklagten erfolgte systematisch, über einen langen Zeitraum und nicht aus billigenswerten Motiven.

Hieran ändert nichts, dass die Normen der VO (EG) Nr. 715/2007 keine vermögensschützenden Normen sind und die Käufer der Fahrzeuge nicht unmittelbar in den Schutzbereich der Norm einbezogen sind. Obgleich die Täuschung über die Abgaswerte unmittelbar gegenüber Behörden erfolgte zum Erhalt einer Zulassung und Einstufung in die gewünschte Schadstoffklasse, tragen doch zu guter Letzt die Lasten des Vortäuschens der Werte in für die Beklagte vorhersehbarer Weise die Käufer der Fahrzeuge, und das in einem zahlenmäßig erheblichen Ausmaß (a.A.: OLG München, 25.07.2017, 13 U 566/17 – Der Käufer müsse vortragen, wer konkret wen getäuscht habe).

Die Beklagte kann sich auch nicht darauf zurückziehen, dass die VO (EG) Nr. 715/2007 die Einhaltung der Abgaswerte allein unter Laborbedingungen fordert. Selbst dann würde hieraus aber nicht folgen, dass die Motoren so konzipiert werden dürfen, dass sie sich unter Laborbedingungen nicht nur wegen der Laborbedingungen, sondern auch aufgrund ihrer Funktionsweise (hier: Veränderung durch die Software) anders verhalten und dadurch zusätzlich einen ausstoßmindernden Effekt aufweisen. Gemessen wurden zwar Laborwerte, aber eben unzulässigerweise beeinflusste Laborwerte.

b. Der Beklagten sind die Handlungen ihrer Organe nach § 31 BGB sowie leitender Mitarbeiter nach § 31 BGB analog zurechenbar.

Die Klägerin hat unter Berufung auf verschiedenste Mitarbeiter der Klägerin, darunter leitende Mitarbeiter, dargestellt, dass diese entweder unmittelbar in die Entwicklung des Motors involviert waren oder von der Entwicklung gewusst hätten. Die Beklagte hat gerade letzteres zwar bestritten, jedoch führt dies nicht zu einer fehlenden Zurechnung, weil es im Ergebnis nicht darauf ankommt, ob und welche Vorstandsmitglieder im Einzelnen von der Entwicklung des Motors gewusst haben. Vielmehr ist § 31 BGB analog anwendbar auch auf andere verantwortliche Mitarbeiter, nämlich solche, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und

Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind (BGH, U. v. 05.03.1998, III ZR 183/96). Dass tatsächlich der Motor EA 189 ohne Einwirkung, Entscheidung und Kenntnis des Vorstands oder zumindest derartiger verantwortlicher Mitarbeiter entwickelt, vertrieben und nachgebessert wurde, ist schlichtweg nicht vorstellbar. Dies hätte die Beklagte im Wege ihrer sekundären Darlegungslast dann im Einzelnen vortragen müssen, nachdem die Klägerin Personen benannt hat, die – jedenfalls teilweise unstrittig – in die Entwicklung der Software involviert waren. Die Klägerin hat die Umstände des sog. Abgasskandals und die Beteiligung der einzelnen Mitarbeiter, soweit ihr dies möglich war, zulässigerweise anhand von Presseberichten aufbereitet. Andere Mittel standen der Klägerin nicht zur Verfügung. Die Beklagte hätte sodann die internen Entscheidungsstrukturen zur Entwicklung des Motors EA 189 offenlegen müssen, um dem Vorhalt der Klägerin zu begegnen (siehe z. B. LG Frankfurt, U. v. 17.07.2017, 13 O 174/16, zitiert nach juris). Dem hat die Beklagte nicht genügt.

Soweit aber tatsächlich weder der Vorstand noch irgendein mit eigenverantwortlichen Entscheidungen betrauter Mitarbeiter von den Vorgängen zur Entwicklung und zum Einbau der Motoren und zu den Angaben gegenüber den Behörden gewusst haben sollte, erscheint eine Haftung nach § 831 BGB wegen eines Überwachungsverschuldens der Beklagten naheliegend.

Die Beklagte kann sich im Übrigen nicht darauf zurückziehen, weder Verkäuferin noch Herstellerin des Fahrzeugs zu sein. Die Beklagte hat den maßgeblichen Schritt zur Entwicklung und zum Einbau der Software in die Motoren des Typs EA 189 gesetzt und ist daher verantwortlich.

c. Der Klägerin ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden.

Durch die Verwendung der Software stellen sich – wie auch die Beklagte wusste und billigte – die Prospektangaben über Abgaswerte als täuschend dar. Wird aber eine Kaufentscheidung durch Täuschung mitherbeigeführt, so liegt bereits ein Schaden vor, wenn der Kaufgegenstand sich für den Käufer als für seine Zwecke nicht voll brauchbar erweist (BGH, U. v. 08.03.2005, XI ZR 170/04, zitiert nach juris, m. w. Nw.). Schaden im Sinne von § 826 BGB ist nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines anerkannten Interesses (BGH, U. v. 19.07.2004, II ZR 402/02, Rn. 41, zitiert nach juris). Es kommt nicht darauf an, dass die Leistung wirtschaftlich hinter der

Gegenleistung zurückbleibt (BGH, U. v. 19.07.2004, II ZR 402/02, Rn. 19, zitiert nach juris).

Allein schon die Belastung mit einem Kaufvertrag/einer Kaufsache, die durch die Behörden als unzulässig oder illegal, hier in Form einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, eingestuft werden, kann als derartiger Schaden betrachtet werden, ohne, dass es auf die konkrete Wertminderung des Fahrzeugs ankommt.

Zuzugeben ist der Beklagten, dass die Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs derzeit insoweit nicht eingeschränkt ist, als mit dem Fahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen werden kann. Die Zulassung für das Fahrzeug wurde durch das KBA nicht widerrufen, die Klägerin hat vielmehr die Möglichkeit, die Zulassung durch ein Softwareupdate zu sichern.

Nicht aufgeklärt ist die Frage, ob tatsächlich das Software-Update Probleme technischer Natur hervorrufen oder nicht. Dies kann weder mit Zitaten aus der Presse, noch mit einem Zitat der Feststellungen des KBA belegt werden.

Gleichwohl entfällt hierdurch nicht der Schaden der Klägerin.

Kein Zweifel besteht daran, dass das Fahrzeug der Klägerin aufgrund der verbauten Software einen Mangel des Fahrzeugs begründet. So hat dies das OLG Köln in seinem Beschluss vom 20.12.2017, 18 U 112/17, jedenfalls für die kaufrechtliche Gewährleistung ausgeführt. Tatsächlich ist ein großer Teil der Rechtsprechung dieser Auffassung (vgl. LG Hagen, U. v. 18.10.2016, 3 66/16, zitiert nach juris, m. w. Nw.). Die Installation einer Manipulationssoftware, welche die korrekte Messung der Stickoxidwerte verhindert und im Prüfbetrieb niedrigere Ausstoßmengen vortäuscht, als sie im Fahrbetrieb entstehen, stellt eine negative Abweichung von der üblichen Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge dar. Ohne das Software-Update eignet sich das Fahrzeug damit nicht für den üblichen Gebrauch. Ohne das Software-Update drohte der Entzug der Zulassung.

Die Klägerin muss sich aber nicht darauf verweisen lassen, das Software-Update durchführen zu lassen, auch nicht nach § 254 BGB. Die Beklagte hat das Vertrauensverhältnis der Klägerin nachhaltig zerrüttet. Die Langzeitfolgen des Software-Updates sind unklar.

Obgleich es hierauf nicht im Einzelnen ankommt, erscheint auch ein merkantiler Minderwert gegeben, ohne, dass es auf eine Beweiserhebung ankommt. Der Schadensposten des merkantilen Minderwerts soll gerade den nicht bezifferbaren Schaden, sondern den im Rechtsverkehr der Sache anhaftenden Schaden

abdecken. Dass der Rechtsverkehr von dem Einbau der Software sowie den nicht langfristig absehbaren Folgen nachhaltig irritiert und beeinträchtigt ist, macht das Vorliegen eines merkantilen Minderwerts in einem Rahmen von 10% (§ 287 ZPO) hinreichend plausibel.

d. Die Beklagte handelte auch vorsätzlich, sowohl hinsichtlich der haftungsbegründenden Umstände als auch hinsichtlich der Schädigung der Klägerin bzw. der Kunden, die die betroffenen Motoren erwerben würden. Ausreichend im Rahmen von § 826 BGB ist ein bedingter Vorsatz. Das erreichte Ziel muss in Kauf genommen werden, mag es dem Handelnden auch unlieb sein. Auch, wenn man den Hauptantrieb der Beklagten nicht in einer Schädigung ihrer Kunden vermuten kann, sondern in der Profitsteigerung oder Profiterhaltung in Anbetracht strenger Abgaswerte, so hat doch die Beklagte zumindest billigend in Kauf genommen, dass zu guter Letzt der Erwerber eines mit der manipulierenden Software die Folgen – ggf. auch einen Entzug der Zulassung oder jedenfalls der Einstufung in die EURO 5 Norm hinnehmen müsste.

e. Das Verhalten der Beklagten bzw. ihrer Vorstände und Mitarbeiter war kausal für die Schädigung der Klägerin.

Es liegt auf der Hand, dass die Eigenschaften des Fahrzeugs in Bezug auf die Abgaswerte mitentscheidend waren für den Kauf der Klägerin. Zwar steht es nicht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass die Klägerin die konkreten Abgaswerte vor dem Kauf des Fahrzeugs ausgiebig studiert hätte, um sich dann bewusst für ein besonderes umweltfreundliches Fahrzeug zu entscheiden. Die persönliche Anhörung und der sonstige Vortrag der Klägerin bieten keinen Anlass für eine weitere Beweisaufnahme, z. B. einer Parteivernehmung von Amts wegen. Es ist davon auszugehen, dass die Klägerin, die das Fahrzeug bereits vor dem Kauf geleast hat, mit dem Fahrzeug bereits zufrieden war. Ferner hat die Klägerin selbst angegeben, dass es ihr auf die Marke des Fahrzeugs ankam und darauf, dass das Fahrzeug ein für ihren Beruf taugliches Fahrzeug – auch mit günstigem Treibstoff – sein würde. Allerdings ist gleichermaßen ohne Weiteres davon auszugehen, dass die für die Nutzbarkeit der Fahrzeuge immer wichtiger werdende Einstufung in die entsprechenden Schadstoffklassen, für die Kaufentscheidung eines Kunden, jedenfalls der Entscheidung der Klägerin, ausschlaggebend war (anders OLG Hamm, U. v. 29. Juni 2017, 2 U 74/17 – Hinweisbeschluss: Es müsse konkret dargelegt werden, auf welche Werte und Prospekte der Kunde seine Entscheidung gestützt hat). Dieser Umstand ist angesichts der immer strenger werdenden Vorgaben für die

Einfahrt in Städte von derartiger Relevanz, dass sich die Motivlage des Käufers hier ohne weiteres aufdrängt.

f. Die Klägerin hat einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs und abzüglich der von der Klägerin gezogenen Nutzungsvorteile. Diese sind zu berechnen nach dem Bruttokaufpreis, geteilt durch die voraussichtliche (Rest-)Gesamtaufleistung bei Kauf mal die vom Käufer gefahrenen Kilometer (Palandt-Grüneberg, BGB, 76. Auflage 2017, § 346 Rn. 10; hier: $15480,01 \text{ EUR} / (300.000 - 20.695 \text{ km}) * (300.000 - (156.920 - 20.695)) = 7.550,08 \text{ EUR}$. Der Kaufpreis, gemindert um den Abzugsbetrag, ergibt die auszuzahlende Summe.

2. Die Beklagte befindet sich im Annahmeverzug. Der Gläubiger kommt in Annahmeverzug, wenn er die ihm angebotene Leistung nicht annimmt (§ 293 BGB). Die Leistung ist dem Gläubiger so, wie zu bewirken ist, anzubieten (§ 294 BGB). Ein wörtliches Angebot genügt, wenn Gläubiger ihm erklärt hat, dass er die Leistung nicht annehmen werde, oder wenn zur Bewirkung der Leistung eine Handlung des Gläubigers erforderlich ist, insbesondere wenn der Gläubiger die geschuldete Sache abzuholen hat. Dem Angebot der Leistung steht die Aufforderung an den Gläubiger gleich, die erforderliche Handlung vorzunehmen (§ 295 BGB). Eine eindeutige Ablehnung der Aufforderung der Klägerin ist dem Vortrag zunächst nicht zu entnehmen, allein ein Verstreichenlassen der Frist. Spätestens nach Zustellung der Ankündigung eines Klageabweisungsantrags aber befindet sich die Beklagte in Annahmeverzug.

3. Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zinsen aus Verzug. Die Beklagte ist durch das Schreiben des Klägervertreters vom 10.04.2017 in Verzug geraten. Dieser hatte eine Frist zur Zahlung bis zum 04.05.2017 gesetzt. Weitergehende Zinsen sind nicht beantragt.

Der Anspruch auf Zahlung von Rechtsanwaltskosten resultiert unmittelbar aus §§ 826 BGB i. V. m. §§ 249 ff. BGB. Eines Verzuges vor Beauftragung des Prozessbevollmächtigten bedarf es im Falle eines Schadensersatzanspruchs nicht.

4. Zurückgewiesen wird die Klage zunächst hinsichtlich eines Teils der zurückzuzahlenden Summe sowie der zugehörigen Nebenforderungen. Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung errechnete sich ein höherer Abzug für den Nutzungersatz als zu Beginn der Klageerhebung. Eine Anpassung des Klageantrags hat die Klägerin nicht vorgenommen.

5. Ebenfalls zurückzuweisen ist der Hilfsantrag zu 5) hinsichtlich weiterer vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten. Da im Antrag unter Ziffer 3 bereits Rechtsanwaltskosten gefordert werden und die Höhe hier mit 887 Euro beziffert ist und auch diese Höhe durch Unterlagen belegt ist, ist nicht nachvollziehbar, aus welchem Rechtsgrund die Klägerin zudem einen Hilfsantrag gerichtet auf Erstattung höherer Rechtsanwaltskosten geltend macht.

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

IV. Streitwert: Bis 10.000 Euro. Der Feststellungsantrag zum Annahmeverzug erhöht den Streitwert nicht. Der Antrag auf Feststellung zur Erstattung künftiger Schäden ist mit 500,00 Euro zu beziffern.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,

1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Landgericht zugelassen worden ist.

Die Berufung muss **innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung** dieses Urteils schriftlich bei dem Oberlandesgericht Köln, Reichenspergerplatz 1, 50670 Köln, eingegangen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils (Datum des Urteils, Geschäftsnummer und Parteien) gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde, enthalten.

Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Oberlandesgericht Köln zu begründen.

Die Parteien müssen sich vor dem Oberlandesgericht Köln durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, insbesondere müssen die Berufungs- und die Berufungsbegründungsschrift von einem solchen unterzeichnet sein.

Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.

Spiecker

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Köln

