

Landgericht Frankfurt am Main

Laut Protokoll
Verkündet am: 12.11.2018

Aktenzeichen: 2-33 O 192/18

Es wird gebeten, bei allen Eingaben das
vorstehende Aktenzeichen anzugeben

Patton, Justizangestellte
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle



Im Namen des Volkes Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. HMS Barthelmeß Görzel
Hohenstaufenring 57a, 50674 Köln,
Geschäftszeichen: 644/18 ML22 MH

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorst. Vors. Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,
Beklagte

[REDACTED]

hat die 33. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main durch die Richterin am Landgericht Benger als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 03.09.2018

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 19.299,34 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 09.04.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Rückübergabe des PKW der Marke Volkswagen.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des vorgenannten PKW im Annahmeverzug befindet.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadenersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des vorgenannten Fahrzeugs durch die Beklagte resultieren.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger zur Begleichung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten 1.358,86 € zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden der Beklagten auferlegt.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Parteien streiten um die Rückabwicklung eines PKW-Kaufvertrages im Zusammenhang mit manipulierter Abgassoftware.

Der Kläger erwarb mit Vertrag vom 06.06.2014 von der Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH einen gebrauchten PKW Touran 2.0 TDI mit einer Laufleistung von 59.829 km zum Kaufpreis von 22.880,00 €. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist von der Beklagten gefertigt worden. Es ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet. Dieser Motor ist mit einer Motorsteuerungssoftware zur Optimierung der Stickoxid-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren ausgestattet. Hierbei erkennt die Software selbständig, ob sich das Fahrzeug in einer Prüfsituation oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Die Software bewirkt, dass auf dem Prüfstand geringere Stickoxidwerte ausgestoßen werden als beim normalen Fahrbetrieb.

Am 25.11.2016 ist bei dem Fahrzeug ein Softwareupdate durchgeführt worden, welches zuvor vom Kraftfahrtbundesamt für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp die Freigabe erhalten hatte.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 07.03.2018 forderte der Kläger die Beklagte zur Rückabwicklung des Kaufvertrages bis zum 27.03.2018 auf.

Der Kläger behauptet, der Vorstand der Beklagten habe von den Manipulationen Kenntnis gehabt, diese in Auftrag gegeben oder zumindest gebilligt. Er ist der Ansicht, dass der Beklagten jedenfalls ein Organisationsverschulden zur Last falle. Der Kläger behauptet wei-

ter, die Beklagte habe gegenüber dem Kläger einen Betrug begangen. Sie habe über die Einhaltung der gesetzlichen Normen getäuscht und mit gewonnenen Umweltpreisen erworben. Das Fahrzeug sei mangelhaft. Hätte der Kläger gewusst, dass das Fahrzeug manipuliert ist, hätte er es nicht gekauft. Das Risiko einer Entdeckung durch das KBA wäre er nicht eingegangen. Durch das Software-Update entstünden neue Nachteile in Bezug auf mehr Kraftstoffverbrauch, weniger Leistung, kürzere Lebensdauer des Rußpartikelfilters, kürzere Lebensdauer des Motors, höhere Lärmentwicklung und Minderwert des Fahrzeugs. Der Kläger habe durch die Handlungen der Beklagten auch einen Schaden erlitten, der darin bestehe, dass der Kläger in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware einen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen habe. Die Beklagte habe ihm durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs in einer gegen die guten Sitten verstoßender Weise vorsätzlich Schaden zugefügt. Der Kläger behauptet einen Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Klageeinreichung von 87.850 km und am Tag der mündlichen Verhandlung von 92.329 km. Auf der Grundlage einer zu erwartenden Gesamtleistung von 350.000 km errechnet der Kläger einen Rückabwicklungswert in Höhe von 20.670,54 €. Wegen etwaiger Steuernachzahlungen oder Schäden, die durch eine potentielle Stilllegung drohten, werde Feststellung der künftigen Ersatzpflicht begehrt.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.670,54 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 09.04.2018 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des PKW der Marke Volkswagen, Modell Touran, [REDACTED]
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des o.g. PKW im Annahmeverzug befindet.
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadenersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des o.g. Fahrzeugs durch die Beklagte resultieren.
4. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger zur Begleichung seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten 1.358,86 € zu zahlen.

**Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.**

Sie ist der Auffassung, dass das Landgericht Frankfurt am Main örtlich unzuständig sei. Der Antrag zu 3) sei unzulässig mangels feststellungsfähigem Rechtsverhältnis und mangels Feststellungsinteresse. Die Beklagte bestreitet im Übrigen, dass eine kausale Täuschung des Klägers vorliege. Bei der verwendeten Software handle es sich auch nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Es fehle ferner an einem Schaden des Klägers. Die Beklagte behauptet insoweit, dass den Interessen des Klägers mit der technischen Überarbeitung voll Rechnung getragen werde und ihm keinerlei Nachteile drohten. Die Beklagte bestreitet weiter, dass sie vorsätzlich getäuscht habe. Nach derzeitigem eigenem Ermittlungsstand habe der Vorstand der Beklagten im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im Juni 2014 keine Kenntnis vom Einbau der Software gehabt. Die Beklagte habe dem Kläger auch nicht in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt. Im Übrigen sei von einer Gesamtleistung von 250.000 km auszugehen. Die Beklagte befinde sich auch nicht im Annahmeverzug, da ihr das Fahrzeug nicht in Annahmeverzug begründender Weise angeboten worden sei.

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und begründet.

I.

Das Landgericht Frankfurt am Main ist örtlich zuständig. Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 32 ZPO. Begehungsort im Sinne von § 32 ZPO ist überall dort, wo ein Teilakt der unerlaubten Handlung begangen wurde. Für die Begründung des Gerichtsstands nach § 32 ZPO reicht dabei die schlüssige Behauptung einer deliktischen Anspruchslage (vgl. *BGH NJW 1996, 1411*). Nach dem schlüssigen Vorbringen des Klägers erfolgte die schadensursächliche Täuschung bei Vertragsschluss. Der Ort des Vertragsschlusses liegt im Landgerichtsbezirk Frankfurt am Main.

Die Klage ist auch insgesamt zulässig. Die von der Beklagten gegen die Zulässigkeit des Feststellungsantrages zu 3) erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Rechtsverhältnis zwischen den Parteien liegt ebenso vor wie das Feststellungsinteresse. Unter "Rechtsverhältnis" versteht § 256 ZPO die aus einem vorgetragenen Sachverhalt abgeleitete rechtliche Beziehung von Personen untereinander oder zu Sachen. Darunter fallen auch einzelne Folgen solcher Rechtsbeziehungen, z.B. einzelne Ansprüche (vgl. *BGH NJW 1984, 1556*). Die vom Kläger geltend gemachten Schadenersatzansprüche fallen hierunter. Für das Feststellungsinteresse im Zusammenhang mit der Pflicht zum Ersatz künftiger Schäden aus einer bereits eingetretenen Rechtsgutverletzung reicht die Möglichkeit eines Schadenseintritts aus, die nur verneint werden darf, wenn aus Sicht des Klägers bei verständiger Würdigung kein Grund besteht mit dem Eintritt eines Schadens wenigstens zu rechnen (vgl. *BGH NJW 2001, 1431*). Da die Schadensentwicklung nach dem nachvollziehbaren Vorbringen des Klägers möglicherweise deshalb noch nicht abgeschlossen ist, weil etwaige Steuernachzahlungen oder Schäden durch potentielle Stilllegung des Fahrzeugs drohen können, liegt auch das erforderliche Feststellungsinteresse vor.

II.

Die Klage ist im tenorierten Umfang begründet, im Übrigen unbegründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadenersatzanspruch in Höhe von 19.299,34 € Zug um Zug gegen Übereignung und Rückgabe des im Tenor bezeichneten Fahrzeugs wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung aus § 826 BGB. Gemäß § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Der Kläger hat einen Schaden erlitten, der durch ein Verhalten der Beklagten entstanden ist, welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist und die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt.

a. Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten. Ein solcher ist im Rahmen des § 826 BGB nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (*BGH, Urteil vom 19.07.2004, II ZR 402/02, juris-Rn. 41*). Im Falle einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadenersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Ge-

schädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können (BGH, Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, juris-Rn. 19). Eine solche ungewollte Verpflichtung ist der Kläger vorliegend mit dem Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug eingegangen. Der Kläger hat mit dem Vertrag vom 06.06.2014 ein Fahrzeug erworben, das nicht seinen berechtigten Vorstellungen entspricht und welches er nicht erworben hätte, wenn er die tatsächlichen Hintergründe gekannt hätte. Durch den Einbau der Software, die die Ergebnisse der Stickoxid-Emissionen im behördlichen Prüfverfahren „optimiert“, ist das Fahrzeug mit einem erheblichen Mangel behaftet (so auch OLG Köln NZV 2018, 72 und OLG Nürnberg, NZV 2018, 315). Das Fahrzeug ist aufgrund der Software nach Auffassung der zuständigen Behörde mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen. Der vernünftige Durchschnittskäufer kann jedoch erwarten, dass er ein Fahrzeug erwirbt, das nach Einschätzung der zuständigen Behörde mit den einschlägigen Vorschriften in Einklang steht und zu Recht zugelassen ist oder zulassungsfähig ist. Der Käufer kann gesetzeskonformes Verhalten des Herstellers erwarten und davon ausgehen, dass der Hersteller auf das behördliche Prüfverfahren in Bezug auf die erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nicht durch eine Täuschung einwirkt. Es geht insoweit auch nicht darum, dass auf einen Prüfstand bekanntermaßen Werte unter anderem für den Schadstoffausstoß des Fahrzeuges ermittelt werden, die im realen Fahrbetrieb nicht gleichermaßen erreicht werden können. Es geht vielmehr darum, dass auf das Prüfergebnis durch eine Software Einfluss genommen wird, die in die Motorsteuerung eingreift.

Das mehr als 2 Jahre nach dem Kauf durchgeführte Software-Update steht der Annahme eines Schadens unabhängig davon nicht entgegen, ob durch das Software-Update das Fahrzeug anderweitige Qualitätseinbußen erlitten hat. Zum einen ist der Schaden bereits im Zeitpunkt des Vertragsschlusses eingetreten. Zum anderen bleibt der Vertrag trotz nachträglichem Update deshalb eine ungewollte Verpflichtung, weil der Käufer das derzeit nicht sicher zu beurteilende Risiko der Veränderung des Fahrzeuges durch das Software-Update und damit eine erhebliche Unsicherheit in Bezug auf die Qualität des Fahrzeuges tragen soll. Welche möglicherweise nachteiligen Auswirkungen mit einer veränderten Motorsteuerung verbunden sind, wird sich im Hinblick darauf, dass Abnutzungsprozesse naturgemäß zeitabhängig sind, erst nach einem gewissen Zeitablauf sicher beurteilen lassen. Zudem haftet dem Fahrzeug jedenfalls der Makel an, vom Dieselskandal betroffen zu sein.

b. Die Beklagte handelte auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkender verstößt (BGH NJW 2014, 1380). In der Gesamtschau stellen sich die Entwicklung und der Einbau einer Software in eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen, allein mit dem Zweck, den wahren Abgasausstoß der Fahrzeuge zu verschleiern, als sittenwidrig dar. Vor dem Hintergrund der immer größer werdenden Bedeutung des Umweltschutzes, der in allen Lebensbereichen zunehmend diskutiert wird und auch auf internationaler Ebene zum Abschluss von Verträgen zur Einhaltung von Schadstoffemissionen führt, kann der Inhalt des Verhaltens nur als sittenwidrig empfunden werden. Auch der Zweck des Einbaus der Software, nämlich die Ergebnisse des behördlichen Prüfverfahrens zu manipulieren und über den tatsächlichen Stickoxidausstoß zu täuschen, ist sittenwidrig. Dabei hat die Beklagte systematisch in einer Vielzahl von Fällen über die tatsächlichen Umwelteigenschaften des Fahrzeuges und die Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens der mit dem Motor EA 189 ausgestatteten Fahrzeuge getäuscht. Sie hat zugleich, in Kenntnis der Bedeutung dieses

Faktors für die Kaufentscheidung, mit den Umwelteigenschaften des Fahrzeuges erworben. Redliche Motive für dieses Verhalten sind nicht erkennbar.

c. Die subjektiven Voraussetzungen der Haftung der Beklagten nach § 826 BGB liegen ebenfalls vor. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Die Beklagte kann sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneter Arbeitsebene getroffen worden sei. Selbst wenn dem Vorstand ein so wesentlicher Entwicklungsprozess tatsächlich unbekannt geblieben sein sollte, müsste sich die Beklagte die schadensstiftenden Handlungen nach § 31 BGB zurechnen lassen. Nach § 31 BGB ist eine juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein Organ oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtung begangene, zum Schadenersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt (vgl. BGH NJW 1998, 1854). Dabei ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass über den Wortlaut der Vorschrift hinaus, eine Repräsentantenhaftung für solche Personen besteht, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie auf diese Weise die juristische Person „repräsentiert“. Entscheidend ist dabei, ob der so Berufene für einen Geschäftskreis bestellt ist, der eine dem Vorstand ähnliche Selbständigkeit bzw. Verantwortlichkeit verlangt (vgl. BGH NJW-RR 1986, 281). Nach dem beiderseitigen Vortrag der Parteien ist davon auszugehen, dass über die Entwicklung und den Einsatz der streitgegenständlichen Manipulationssoftware Mitarbeiter der Beklagten entschieden haben, denen die selbständige und eigenverantwortliche Erfüllung von Führungsaufgaben im Bereich der Motorentwicklung übertragen worden war. Der Kläger trägt insoweit unbestritten vor, dass die Herren Richard Dorenkamp, Jens Hadler und Bernd Gottweis in leitender Funktion entsprechende Entscheidungen getroffen haben. Dass Führungspersönlichkeiten bei der Beklagten in die maßgeblichen Entscheidungen eingebunden gewesen sein müssen, liegt dabei auf der Hand. Die Entwicklung und der Bau von Motoren von PKW zählen zum Kerngeschäft der Beklagten. Die Entwicklung einer Motorsteuerungs-Software für Motoren, die vielfach verbaut werden sollen und mit der Abgaswerte im behördlichen Prüfverfahren beeinflusst werden sollen, ist in technischer und finanzieller Hinsicht mit einer Vielzahl von Entscheidungen verbunden, die konzernintern nicht „im Verborgenen“ auf einer „nachgeordneten“ Arbeitsebene stattfinden.

d. Die sittenwidrige Handlung der Beklagten war für die Kaufentscheidung des Klägers kausal. Der Kläger hat, ohne dass die Beklagte dem mit stichhaltigen Argumenten entgegengetreten ist, nachvollziehbar vorgetragen, dass er das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er von der Manipulation gewusst hätte. Das Risiko einer Entdeckung durch das Kraftfahrtbundesamt wäre er nicht eingegangen. Dieser Vortrag ist naheliegend.

e. Der Kläger kann von der Beklagten als Schadenersatz Ersatz des negativen Interesses verlangen, §§ 249 ff. BGB Die Beklagte hat den Kläger so zu stellen, wie er ohne die Täuschung über die Verwendung einer Abschaltvorrichtung gestanden hätte. Da der Kläger das Fahrzeug dann nicht erworben hätte, muss die Beklagte die Folgen des Kaufs rückgängig machen, indem sie dem Kläger den von ihm seinerzeit gezahlten Kaufpreis erstattet. Der Kläger ist allerdings verpflichtet, der Beklagten im Gegenzug das streitgegenständliche Fahrzeug herauszugeben und zu übereignen. Zu Gunsten der Beklagten muss bei dem von ihr zu erstattenden Kaufpreis eine Nutzungsentschädigung angerechnet werden für die von dem Kläger zurückgelegte Fahrstrecke von 32.500 km. Diese Nutzungsentschädigung beläuft sich dabei auf 3.580,66 € und ermittelt sich auf der Grundlage einer geschätzten Gesamtleistung. Das Gericht schätzt die typischerweise zu erwartende

fende Gesamtleistung eines VW-Dieselfahrzeuges der Kompaktklasse mit einem 2.0 TDI-Motor auf 300.000 km. Nach der für Gebrauchtwagen maßgeblichen Berechnungsformel Gebrauchsvorteil = (Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer) / voraussichtliche Restleistung, errechnet sich der in Abzug zu bringende Betrag wie folgt: $22.880 \times (92.329 - 59.829) / (300.000 - 92.329) = 22.880 \times 32.500 / 207.671 = 3.580,66$.

2. Der Zinsanspruch ergibt sich unter dem Gesichtspunkte des Verzuges, §§ 286, 288 BGB. Der Kläger hat die Beklagte mit Schreiben vom 07.03.2018 zur Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs aufgefordert. Die Beklagte hat diesen Anspruch mit Schreiben vom 27.03.2018 endgültig abgelehnt. Sie befindet sich deshalb jedenfalls seit dem 09.04.2018 in Verzug.

3. Der auf Feststellung gerichtete Antrag, dass sich die Beklagte im Annahmeverzug befindet, ist ebenfalls begründet, § 293 BGB. Der Kläger hat der Beklagten mit Schreiben vom 07.03.2018 das Fahrzeug in Annahmeverzug begründender Weise angeboten. Die in dem Schreiben gesetzte Frist bis zum 27.03.2018 ist fruchtlos verstrichen.

4. Da die Beklagte dem Kläger zum Ersatz des durch die sittenwidrige Schädigung entstandenen Schadens nach § 826 BGB verpflichtet ist und weitere Schäden im Hinblick auf etwaige Steuernachzahlungen oder Schäden, die durch eine Stilllegung drohen, durchaus möglich erscheinen, war dem Feststellungsantrag zu Ziffer 3 zu entsprechen.

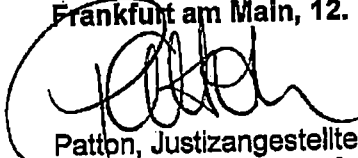
5. Der Kläger hat ferner Anspruch auf Ersatz seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.358,86 €. Dieser Anspruch folgt ebenfalls aus § 826 BGB, da die Anwaltskosten Teil des dem Kläger entstandenen Schadens sind. Die Höhe der Anwaltskosten errechnet sich aus einer 1,3-Gebühr nebst Pauschale und Umsatzsteuer nach einem Gegenstandswert von 26.880,00 €.

III.
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zuvielforderung des Klägers beträgt lediglich etwa 6,6 %. Im Hinblick darauf, dass der Berechnung des Streitwertes der Kaufpreis des Fahrzeuges ohne Abzug von Nutzungen zugrunde gelegt wird, hat die Zuvielforderung auch keine höheren Kosten veranlasst.

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

Benger

Beglaubigt
Frankfurt am Main, 12. November 2018



Patton, Justizangestellte
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle

