

Beglaubigte Abschrift

9 O 102/21



Dr. Hartung
Rechtsanwalts-gesellschaft

ZU 17. Feb. 2022

T B 3,3
D 17.3
BRUN, 19.4
P CIPU
WOL
HO

**Landgericht Bielefeld
IM NAMEN DES VOLKES**

Urteil

In dem Rechtsstreit



Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hartung und Kollegen,
Humboldtstraße 63, 41061
Mönchengladbach,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, d. vertr. d. d. Herren H. Diess, O.
Blume, M. Duesmann, G. Kilian, F. Witter u. H. D. Werner, Berliner Ring 2, 38440
Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Baker Tilly
Rechtsanwalts-gesellschaft mbH,
Nymphenburger Straße 3b, 80335 München,

hat die 9. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld
auf die mündliche Verhandlung vom 30.11.2021
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Schröder als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 7.028,94 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 13.02.2021 zu zahlen.

Die Beklagte wird ferner verurteilt, an die Klägerin weitere 800,39 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.08.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

TATBESTAND

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Herstellerin des in ihrem PKW Audi A3 verbauten Motors aus unerlaubter Handlung in Anspruch.

Die Klägerin erwarb im Juli 2017 den in der Urteilsformel näher bezeichneten, am 01.02.2016 erstmals zugelassenen PKW A3, 1.6 TDI, als Gebrauchtfahrzeug mit einem Kilometerstand von 30.649 km zu einem Kaufpreis von 19.300,00 € bei der Max Moritz GmbH & Co. KG in Bielefeld. Die Kaufpreiszahlung finanzierte die Klägerin in Höhe von 15.936,39 € durch ein Darlehen bei der Audi Bank für insgesamt 16.817,34 €, welches zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vollständig zurückgezahlt worden war. Wegen der weiteren Einzelheiten des Kaufvertrages und des Darlehensvertrages mit der Volkswagenbank wird auf die als Anlagen K1 und K3 zur Klageschrift vom 12.04.2021 zu den Akten gereichten Ablichtungen (Bl. 27 und 30 f. der E-Akte) Bezug genommen.

Am 17.03.2021 verkaufte die Klägerin das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 57.794 km zu einem Preis von 11.400,00 € an die Firma König Automobile. Wegen der Einzelheiten des Verkaufs wird auf die als Anlage K4 zur Klageschrift vom 12.04.2021 zu den Akten gereichte Ablichtung (Bl. 32 der E-Akte) Bezug genommen.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Beklagten vom Typ EA 288 ausgestattet. Es verfügt über einen so genannten NOx-Speicherkatalysator (NSK), der während des Fahrbetriebs zunächst Stickoxide (NOx) in einem Speicher einlagert und sie sodann im Rahmen einer regelmäßigen Regeneration unter Aufspaltung in die Komponenten Stickstoff (N₂) und Kohlendioxid (CO₂) freisetzt. Jede NSK-Regeneration („DeNOx-Event“) wirkt sich auf die Schadstoffemissionen aus. Eine weitere Regeneration gibt es für die Entschwefelung des Katalysators („DeSox“). Im normalen Straßenbetrieb erfolgten die NSK-Regenerationen entweder nach Zurücklegen einer Fahrtstrecke von etwa 5 km oder nach voller „Beladung“ des Katalysators, abhängig davon, welches der beiden vorgenannten Ereignisse früher eintrat. In dem für die Typengenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 erforderlichen Abgastest, der auf einem Rollenprüfstand im so genannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchgeführt wurde, war die NSK-Regeneration demgegenüber zumindest ursprünglich anders gesteuert. Hierzu war in dem Fahrzeug eine Software installiert, welche mittels einer so genannten Fahrkurvenerkennung die Vorkonditionierung („Precon“) für die Messung auf dem Rollenprüfstand im NEFZ erkannte. Die in Rede stehende Motorsteuerungssoftware stellte für diesen Fall sicher, dass, am Ende der Vorkonditionierung eine Regeneration des NSK erfolgte, so dass dieser zu Beginn der anschließenden Abgasmessung „leer“ war, und dass innerhalb des eine Fahrtstrecke von 11 km umfassenden NEFZ der NSK an zwei genau definierten Punkten regenerierte, zum einen nach etwa 5 km im ersten Drittel des außerstädtischen Teils (bei etwa 70 km/h) und zum anderen, nach ungefähr weiteren 5 km, kurz vor dem Ende des außerstädtischen Teils des Tests (bei etwa 100 km/h).

Diese ursprüngliche Steuerung des NSK wird in einem mit „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“ überschriebenen und dem Vermerk „PRIVILEGED & CONFIDENTIAL“ versehenen internen Dokument der Beklagten vom 18.11.2015 unter der Überschrift „Anwendungsbeschreibung“ (auf Seite 4) folgendermaßen beschrieben:

„NSK: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zum Erkennen des Precon und des NEFZ, um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNOx-/DeSOx-Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe“.

Des Weiteren heißt es in dem vorgenannten internen Dokument, dass bei sämtlichen Fahrzeugen mit einem Produktionsstart (SOP) ab der 22. Kalenderwoche des Jahres 2016 „die Fahrkurven aus der Software entfernt“ werden sollten; stattdessen sollten „Umschaltungen oder die Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents [...] auf Basis physikalischer Randbedingungen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für Roh- und Endrohremissionen erfolgen“, d.h. dann, wenn ein für die Regeneration günstiges Fahrprofil gefahren wird. Wegen der weiteren Einzelheiten der „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“ wird auf die als Anlage K6 zu den Akten gereichte Ablichtung (Bl. 392 ff. der E-Akte) Bezug genommen.

Mit Schreiben ihrer jetzigen Prozessbevollmächtigten vom 15.01.2021 forderte die Klägerin die Beklagte unter Fristsetzung zum 12.02.2021 auf, ihr den für den Kauf des Fahrzeugs gezahlten Preis abzüglich des Werts der gezogenen Nutzungen zu erstatten. Wegen der Einzelheiten des Schreibens vom 15.01.2021 wird auf die als Anlage K5 zur Klageschrift vom 12.04.2021 zu den Akten gereichte Ablichtung (Bl. 37 ff. der E-Akte) Bezug genommen.

Die Klägerin ist der Ansicht, die vorstehend beschriebene ursprünglich vorhandene Steuerung des NSK erfülle den Tatbestand einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, über deren Vorhandensein die Beklagte sie arglistig getäuscht und betrogen habe. Durch das Inverkehrbringen des mit der vorstehend beschriebenen Software ausgestatteten Motors habe die Beklagte gegen die guten Sitten verstoßen. Hierzu behauptet die Klägerin, dass die in Rede stehende Motorsteuerungssoftware mit Wissen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten in mit dem Motor EA 288 ausgestatteten Fahrzeugen installiert worden sei. Die Klägerin ist der Auffassung, ihr sei ein Schaden schon dadurch entstanden, dass sie ein Geschäft abgeschlossen habe, welches sie in Kenntnis der tatsächlichen Umstände nicht getätigt hätte. Sie müsse deshalb so gestellt werden, wie sie stünde, wenn sie das Fahrzeug nicht gekauft hätte.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 7.776,83 € nebst jährlichen Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 13.02.2021 betreffend das Fahrzeug der Marke Audi, des Typs A3 Sportback 1.6 TDI, FIN [REDACTED], zu zahlen;
2. die Beklagte zu verurteilen, an sie weitere 919,87 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung, der Klägerin stehe kein Schadensersatzanspruch zu, da sie – wie sie behauptet – weder getäuscht noch sonst unwahre oder auch nur irreführende Tatsachen bekanntgegeben habe. Das Fahrzeug der Klägerin sei technisch sicher und seine Nutzung unterliege keinerlei Einschränkungen. Die zumindest ursprünglich vorhandene Steuerung des NSK habe lediglich dem Zweck gedient, die Vergleichbarkeit der Messergebnisse im NEFZ-Prüfzyklus zu gewährleisten. Für die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte im Abgastestverfahren nach dem NEFZ sei sie nicht von Bedeutung gewesen. Das Emissionskontrollsystem habe bei voller Funktionsfähigkeit aller Bauteile in beiden Fahrsituationen, also sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Fahrbetrieb mit im Ergebnis gleicher Wirksamkeit gearbeitet. Dies sei, so meint sie, zulässig. Jedenfalls aber hätten die an der Entwicklung der in Rede stehenden Steuerungssoftware beteiligten Mitarbeiter und auch die Vorstandsmitglieder der Beklagten von der Zulässigkeit der in Rede stehenden Funktion ausgehen dürfen. Hierzu behauptet die Beklagte, das Kraftfahrtbundesamt noch im Jahr 2015 über Vorhandensein und Funktion der Steuerung des NSK informiert zu haben. Dort sei die beschriebene Steuerung nicht als unzulässige Abschalteneinrichtung angesehen worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen.

Die Klageschrift ist der Beklagten am 02.08.2021 zugestellt worden. Das Gericht hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung persönlich angehört. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 30.11.2021 (Bl. 635 ff. der E-Akte) Bezug genommen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die zulässige Klage ist in dem aus der Urteilsformel ersichtlichen Umfang begründet. Im Übrigen ist sie unbegründet.

I.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 7.028,94 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des in der Urteilsformel näher bezeichneten Fahrzeugs aus §§ 826, 31 BGB.

Nach § 826 BGB ist derjenige, der einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zufügt, diesem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

1.

Indem die Beklagte den in den dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor unter Verschweigen der installierten Motorsteuerungssoftware in den Verkehr gebracht hat, hat sie die Klägerin im Sinne des § 826 BGB geschädigt.

a)

Die Klägerin hat durch den Erwerb des mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeugs einen Schaden im Sinne des § 826 BGB erlitten. Unter den tatbestandlichen Schadensbegriff sind nicht nur nachteilige Einwirkungen auf die Vermögenslage, sondern auch jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses sowie jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung zu fassen (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004, II ZR 402/02, zitiert nach juris, Rn. 41). Der Kaufvertrag über den streitgegenständlichen PKW stellt eine Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung dar. Bei lebensnaher Betrachtung würde kein informierter und wirtschaftlich

vernünftig denkender Verbraucher ein Fahrzeug erwerben, welches mit einer Software ausgestattet ist, die dafür sorgt, dass auf dem Prüfstand und im realen Fahrbetrieb unterschiedliche Abgasreinigungsmodi aktiviert werden, und so für das Abgastestverfahren niedrigere Abgasemissionen gewährleistet als sie im realen Fahrbetrieb erreicht werden, wenn Zweifel an der Zulässigkeit einer solchen Software bestehen (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, 3 O 139/16, zitiert nach juris, Rn. 31). Das gilt – wie sie im Rahmen seiner persönlichen Anhörung in der mündlichen Verhandlung vom 30.11.2021 glaubhaft ausgeführt hat – auch für die Klägerin.

b)

Dass in dem Fahrzeug ursprünglich eine Software installiert war, welche den NSK im Abgastestverfahren nach dem NEFZ anders steuerte als im normalen Straßenverkehr, ist unstrittig. Die Beklagte selbst erklärt unter Bezugnahme auf das interne Schriftstück „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“, dass die Regeneration des Katalysators im Abgastest nur streckengesteuert erfolgte, wohingegen sie im normalen Straßenverkehr strecken- und beladungsgesteuert stattfand, wobei die Beladungssteuerung die „führende Größe“ bildete. Auf diese Weise wird – entgegen der Darstellung der Beklagten – nicht lediglich sichergestellt, dass das jeweils getestete Fahrzeug mit „leerem“ Katalysator in den Abgastest startet, sondern zusätzlich das im normalen Straßenverkehr vorrangige Kriterium für die Auslösung einer Regeneration des Katalysators – die „Beladung“ – im Abgastest ausgeschaltet und so das Emissionsverhalten des getesteten Fahrzeugs für den Abgastest optimiert. Die Beklagte selbst trägt vor, dass jede Regeneration des Katalysators Auswirkungen auf das Emissionsverhalten habe. Aus diesem Grund solle gerade sichergestellt werden, dass es während des Abgastests zu nur zwei Regenerationsvorgängen komme (vgl. etwa Seite 19 des Schriftsatzes vom 04.01.2022, Bl. 662 der E-Akte).

Eine derartige Steuerung des Emissionsverhaltens stellt – entgegen der Rechtsauffassung der Beklagten – eine unzulässige Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 hat der Hersteller von ihm gefertigte Neufahrzeuge dergestalt auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das

Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO 715/2007/EG) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO 715/2007/EG) erreicht wird (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, zitiert nach juris Rn. 10). Als „normale Betriebsbedingungen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 sind reale Nutzungsbedingungen anzusehen (vgl. hierzu und zu Vorstehendem insgesamt OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, zitiert nach juris Rn. 20).

Dementsprechend ist nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig, sofern nicht eine der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausdrücklich normierten Ausnahmen greift, also nicht

- (a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, oder
- (b) die Einrichtung nicht länger arbeitet als zum Anlassen des Motors erforderlich ist oder
- (c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind,

wobei (c) nur einschlägig ist, wenn die Abschaltvorrichtung deshalb greift, weil dies durch die Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2010, VIII ZR 225/17, zitiert nach juris, Rn. 15), und sämtliche Ausnahmetatbestände im Hinblick auf den in Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ausdrücklich benannten Regelungszweck von vornherein nicht in Betracht kommen, wenn die betreffende Abschaltvorrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der (andernfalls nicht erreichten) Emissionsgrenzwerte sicherzustellen (vgl. zu Vorstehendem insgesamt OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, zitiert nach juris, Rn. 21 ff. m.w.N.).

Bei der zumindest ursprünglich vorhandenen Steuerung des NSK für das Abgastestverfahren handelte es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinne der VO (EG) Nr. 715/2007. Diese Abschaltvorrichtung war unzulässig, weil keiner der Ausnahmetatbestände des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 vorlag, insbesondere nicht der des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 c VO (EG) Nr. 715/2007. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 c VO (EG) Nr. 715/2007 ist nur dann einschlägig, wenn die betreffende Abschaltvorrichtung deshalb greift, weil dies durch das Prüfverfahren zur Emissionsmessung im Wesentlichen vorgegeben wird (BGH, Beschluss vom 08.01.2010, VIII ZR 225/17, zitiert nach juris Rn. 15). Eine solche Vorgabe gibt es im vorliegenden Fall nicht. Insbesondere ist es für eine ordnungsgemäße Messung – entgegen der Darstellung der Beklagten – nicht erforderlich, dass der NSK vor der Messung leer oder fast leer ist, weil ansonsten nicht gewährleistet ist, dass es im NEFZ nur zu zwei Regenerationen kommt und infolgedessen eine repräsentative und reproduzierbare Messung nicht mehr sichergestellt ist. Denn die Abgasgrenzwerte müssen unabhängig vom jeweiligen Beladungszustand des NSK auf jeder beliebigen 11-km-Strecke eingehalten werden. Dementsprechend gehören zu den für die Messungen im Abgastestverfahren relevanten Emissionen auch diejenigen, die bereits vor dem Testbeginn erzeugt, aber noch im NSK gespeichert sind und bei dessen (auch) beladungsgesteuerter Regeneration erst während des Fahrzyklus (zusätzlich) ausgestoßen würden (zu Vorstehendem insgesamt OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, zitiert nach juris, Rn. 28 ff. m.w.N.).

Dem kann die Beklagte nicht mit Erfolg entgegengehalten, Art. 5 Abs. 2 Satz 2 c VO (EG) Nr. 715/2007 sei über seinen Wortlaut hinaus als Ausnahmetatbestand für Fälle fehlender Grenzwertkausalität anzuwenden. Anderenfalls wären Manipulationen der Messungen im Abgastestverfahren beliebig zulässig, solange nur die Grenzwerte auch ohne diese Manipulationen eingehalten würden. Dadurch würde der Sinn und Zweck des Testverfahrens, verlässliche Ergebnisse in Bezug auf das Emissionsverhalten des geprüften Fahrzeugs und die Einhaltung der Grenzwerte zu liefern, unterlaufen, weil die im Abgastest ermittelten Werte verfälscht würden und infolgedessen keinen tragfähigen Schluss auf die Werte im Realbetrieb zuließen (vgl. OLG Naumburg, Urteil vom 09.04.2021, 8 U 68/20, zitiert nach juris, Rn. 31 m.w.N.). Um dem Sinn des Abgastestverfahrens Rechnung tragen zu können, ist es erforderlich, dass die Emissionswerte für den Abgastest nicht durch den gezielten Einsatz von Abschaltvorrichtungen optimiert werden und die Abgasbehandlung im Abgastest und im normalen Straßenverkehr auf dieselbe Weise gesteuert wird.

2.

Das Inverkehrbringen des in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motors unter Verschweigen der in Rede stehenden Motorsteuerungssoftware stellt eine schädigende Handlung im Sinne des § 826 BGB dar. Dem kann die Beklagte nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass der Schadstoffausstoß im Straßenbetrieb „naturgemäß“ von dem des Prüfstandbetriebs abweiche. Selbst wenn dies zutrifft, lässt sich damit keinesfalls die Installation einer Software rechtfertigen, die im Ergebnis darauf abzielt, zu verschleiern, welcher Schadstoffausstoß im normalen Straßenverkehr erreicht wird.

3.

Die danach gegebene Schädigung erfolgte auch sittenwidrig. Eine Handlung ist objektiv sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB, wenn sie nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, sie also mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (vgl. Sprau in: Palandt, BGB, 79. Auflage, 2020, § 826 Rn. 4 m.w.N.).

Die serienmäßige Verwendung einer Software, die auf dem Prüfstand einen besonders niedrigen Schadstoffausstoß des Fahrzeuges suggeriert, mit welcher sich die Beklagte als Hersteller besonders umweltfreundlicher Fabrikate am Markt platzieren will, obwohl sie Kenntnis davon hat, dass diese Werte tatsächlich nur auf dem Prüfstand erreicht werden, erfüllt ohne weiteres die von der Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen einer Sittenwidrigkeit. Dies gilt insbesondere deswegen, weil es offenbar gerade das Ziel der Beklagten war, durch die in Rede stehende Software sowohl Behörden als auch Prüfer und damit letztendlich auch Verbraucher über die entsprechende Manipulation zu täuschen und diese geheim zu halten.

Dem kann die Beklagte nicht mit Erfolg entgegenhalten, die in Rede stehende Veränderung des Emissionsverhaltens im Abgastestverfahren sei nicht

grenzwertrelevant, die maßgeblichen Grenzwerte würden auch bei einer Abschaltung der betreffenden Funktion eingehalten. Denn unabhängig davon werden infolge der veränderten Steuerung des NSK im Abgastestverfahren günstigere Abgaswerte suggeriert als sie im normalen Straßenverkehr ohne diese Steuerung erzielt werden, ohne dass dies zumindest den Verbrauchern gegenüber offen gelegt worden wäre. Schon diese Täuschung begründet den Vorwurf der Sittenwidrigkeit.

4.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten gemäß § 31 BGB auch zuzurechnen. Sie hat gemäß § 31 BGB für den Schaden einzustehen, den ihre "verfassungsmäßig berufene[n] Vertreter" durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt haben (BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, zitiert nach juris, Rn. 13).

Das Gericht muss nach dem Vortrag der Parteien davon ausgehen, dass die Entwicklung und der Einsatz der Software sowie die sich daraus ergebenden Konsequenzen von den Vorstandsmitgliedern der Beklagten in ihrer leitenden Funktion entweder selbst veranlasst oder aber zumindest gebilligt und mitgetragen worden ist.

Allerdings trägt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand der Anspruchsgrundlage des § 826 BGB verwirklicht hat, grundsätzlich der Kläger, der den für seinen Schaden verantwortlichen Organwalter benennen muss (vgl. Arnold in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage, 2015, § 31 Rn. 44). Vorliegend hat die Klägerin jedoch keinen Einblick in die inneren Abläufe bei der Beklagten und kann deswegen nicht im Einzelnen darlegen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und wem diese Entscheidung wann zur Kenntnis gebracht wurde. Sie behauptet insoweit, der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von der serienmäßigen Installation der Software gehabt. Damit hat die Klägerin den ihr zumutbaren Vortrag dargetan. Unabhängig davon erscheint es indessen auch naheliegend, dass entsprechend weitgreifende millionenfache Programmierungen der Fahrzeuge nicht ohne Wissen des Vorstandes erfolgen konnten (so auch LG Kleve, Urteil vom 31.03.2017, 3 O 252/16; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, 6 O 119/16; LG Bielefeld, Urteil vom 16.10.2017, 6 O 149/16). Es ist lebensnah, dass der Vorstand der Beklagten, wie die Klägerin behauptet, von der Herstellung und dem

Inverkehrbringen der Software wusste und die Entscheidung hierzu unterstützt, jedenfalls aber nicht abgelehnt hat (vgl. LG Dortmund, Urteil vom 06.06.2017, 12 O 228/16).

Diese klägerische Behauptung hat die Beklagte nicht substantiiert und damit nicht erheblich bestritten. Die erklärungsbelastete Partei hat – soll ihr Vortrag beachtlich sein – auf die Behauptungen ihres Prozessgegners grundsätzlich "substantiiert" (d.h. mit näheren positiven Angaben) zu erwidern (BGH, Urteil vom 11.06.1985, VI ZR 265/83, zitiert nach juris, Rn. 16). Grundsätzlich kann ein substantiiertes Vorbringen dementsprechend nicht pauschal bestritten werden (BAG, Urteil vom 20.11.2004, 8 AZR 580/02, zitiert nach juris, Rn. 35). Die Verpflichtung zu einem substantiierten Gegenvortrag setzt allerdings voraus, dass ein solches Vorbringen der erklärungsbelasteten Partei möglich ist, wovon regelmäßig dann auszugehen ist, wenn sich die behaupteten Umstände in ihrem Wahrnehmungsbereich verwirklicht haben (BGH, Urteil vom 06.10.1989, V ZR 223/87, zitiert nach juris, Rn. 27).

Genau dies ist indessen vorliegend der Fall. Vor diesem Hintergrund trifft die Beklagte insoweit eine sekundäre Darlegungslast (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 14.01.2020, 13 U 364/18, zitiert nach juris, Rn. 59 ff.), in deren Rahmen es ihr oblegen hätte, sich detaillierter dazu zu äußern, wer im Einzelnen wann Kenntnis von der Entwicklung und der serienmäßigen Verwendung der Motorsteuerungssoftware hatte und wie dies den vertretungsberechtigten Organen verborgen bleiben konnte. Dem genügt der Beklagtenvortrag nicht.

5.

Die Schadenszufügung erfolgte auch vorsätzlich.

Insoweit muss der Schädiger nicht im Einzelnen wissen, welche und wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden. Vielmehr reicht es aus, dass er die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen hat (vgl. BGH Urteil vom 19.07.2004, II ZR 402/02, zitiert nach juris, Rn. 47). Davon muss das Gericht vorliegend ausgehen.

Für die Beklagte bzw. den für sie handelnden Vorstand war zwingend ersichtlich, dass aufgrund der geheim gehaltenen Installation der in Rede stehenden Software Verbraucher-Fahrzeuge erwerben würden, welche mit einem Sachmangel behaftet sind. Die den Schadstoffausstoß beeinflussende Software kann nicht versehentlich in ganze Fahrzeugserien eingebaut worden sein, sondern muss willentlich entwickelt und installiert worden sein. Die Wirkungsweise der Software war ebenfalls gewollt. Sie ist gerade mit der Absicht eingebaut worden, das Durchlaufen des NEFZ zu erkennen und den Schadstoffausstoß während der behördlichen Prüfung im Vergleich zum Normalbetrieb zu senken. Die betroffenen PKW waren bei Gefahrübergang mangelhaft im Sinne des §§ 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB. Auch wenn das Kraftfahrt-Bundesamt weder die Betriebserlaubnis noch die EG-Typengenehmigung für das betreffende Fahrzeugmodell entzogen und auch die Einordnung in die Abgasnorm nicht widerrufen hat, entspricht es nicht der Üblichkeit einer zu erwartenden Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeuge, wenn eine Software verbaut ist, welche die Abgasrückführung auf dem Prüfstand so manipuliert, dass im Prüfverfahren Emissionswerte gemessen werden, die sonst nicht erreicht werden. Die sich hieraus ergebende Schädigung der Klägerin nahm die Beklagte jedenfalls billigend in Kauf. Daran würde sich auch dann nichts ändern, wenn das Kraftfahrtbundesamt tatsächlich, wie von der Beklagten behauptet, nach der Offenlegung der in Rede stehenden Steuerung des NSK Ende 2015 ihrer vorläufigen Beibehaltung und ihrer in der „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“ näher dargestellten sukzessive „Ausbedatung“ zugestimmt hätte.

6.

Die Beklagte hat der Klägerin nach §§ 826, 249 ff. BGB den entstandenen Schaden zu ersetzen. Dabei richtet sich der Schadensersatzanspruch auf den Ersatz des negativen Interesses. Die Klägerin hat einen Anspruch darauf, so gestellt zu werden, wie sie ohne den Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde.

a)

Der Schaden liegt vorliegend – wie bereits ausgeführt – darin, dass die Klägerin aufgrund des Verhaltens der Beklagten den Kaufvertrag über das mit der streitgegenständlichen Software versehene Fahrzeug geschlossen hat, den sie ohne dieses schädigende Ereignis nicht geschlossen hätte. Bei Kenntnis des tatsächlichen Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der

Betriebserlaubnis hätte die Klägerin – wie jeder verständige und unvernünftige Risiken vermeidende Kunde – das in Rede stehende Fahrzeug nicht erworben. Dies steht zur Überzeugung des Gerichts fest, nachdem die Klägerin es in ihrer persönlichen Anhörung in der mündlichen Verhandlung vom 30.11.2021 glaubhaft bestätigt hat.

Die Klägerin hat im Rahmen ihrer Anhörung ausgeführt, dass sie das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn ihr im Rahmen der Verkaufsgespräche das Vorhandensein und die Funktionsweise der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware erläutert worden wären. Eine Software, die unterschiedliche Abgasrückführungsmodi generiere, einen Modus für das Abgastestverfahren und einen anderen Modus mit schlechteren Abgaswerten für den normalen Straßenverkehr, wäre ihr als „nicht richtig“ erschienen. Sie hätte er den Eindruck gehabt, dass das Fahrzeug „gefälschte Werte“ aufweise. Sie hätte angenommen, dass die Werte im Abgastestverfahren und im normalen Straßenverkehr gleich sein müssten. Wäre ihr zusätzlich erläutert worden, dass auch unklar sei, wie sich das Kraftfahrtbundesamt verhalte, wenn es von der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware erfahre, hätte sie das Fahrzeug nicht gekauft. Sie habe ein Fahrzeug „mit echten Werten“ erwerben wollen.

Diese Angaben sind nachvollziehbar und glaubhaft. Die Beklagte muss demgemäß die wirtschaftlichen Folgen des Fahrzeugkaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie der Klägerin den Kaufpreis unter Abzug der mit dem Fahrzeugwerb verbundenen Vorteile erstattet.

b)

Die Klägerin muss sich indessen nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung den Wert der von ihr gezogenen Nutzungen auf den ihr zu erstattenden Kaufpreis anrechnen lassen. Dieser ist gemäß § 287 ZPO durch das Gericht zu schätzen.

Die Berechnung des zu berücksichtigenden Nutzungsvorteils erfolgt, indem der Kaufpreis von 19.300,00 € mit den durch die Klägerin gefahrenen Kilometern von 27.145 km (57.794 – 30.649) multipliziert und das Produkt durch die Restlaufleistung (219.351 km), d.h. die Differenz aus Gesamtlaufleistung – welche das Gericht angesichts des in dem Fahrzeug vorhandenen 1.6 TDI-Motors vorliegend auf 250.000 km schätzt – und Kilometerstand bei Übergabe, dividiert wird (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage, 2017, Rn. 3564). Danach ergibt sich als

Wert der durch die Klägerin gezogenen Nutzungen ein Betrag von 2.388,40 €. Bei Anrechnung dieses Betrages auf den die Klägerin zu erstattenden Kaufpreis und die ihr entstandenen Finanzierungskosten in Höhe von 1.517,34 € (Zinsen in Höhe von insgesamt 880,95 € und Kreditschutzbrief für 636,39 €, vgl. Bl. 31 der E-Akte) verbleibt ein diesbezüglicher Zahlungsanspruch in Höhe von 18.428,94 €.

Ferner muss sich die Klägerin im Rahmen der Schadenberechnung nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung den von ihr bei dem Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs erlösten Kaufpreis von 11.400,00 € anrechnen lassen.

Nach Anrechnung der vorgenannten Beträge auf den der Klägerin zu erstattenden Kaufpreis verbleibt ein Zahlungsanspruch in Höhe von 7.028,94 €.

II.

Der tenorierte Zinsanspruch folgt aus §§ 826, 31, 286, 288 Abs. 1 BGB.

III.

Der Anspruch auf Erstattung der zugesprochenen außergerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 800,39 € folgt aus §§ 826, 249 BGB, da die Anwaltskosten Teil des aufgrund vorsätzlich sittenwidriger Schädigung zu ersetzenden Schadens sind (vgl. Grüneberg in: Palandt, BGB, 77. Auflage, 2018, § 249 Rn. 57).

Ausgehend von einem Gegenstandswert von bis zu 8.000,00 € ergibt sich folgende Berechnung:

Geschäftsgebühr §§ 13, 14, Nr. 2300 VV RVG (1,3 x 502,00 €)	652,60 €
Pauschale für Post und Telekommunikation Nr. 7002 VV RVG	<u>20,00 €</u>
Zwischensumme:	672,60 €
zzgl. 19 % Mehrwertsteuer Nr. 7008 VV RVG	<u>127,79 €</u>
	800,39 €

Wegen der insoweit weitergehenden Klageforderung unterlag die Klage der Abweisung.

Der Anspruch auf die insoweit zugesprochenen Zinsen ergibt sich aus §§ 826, 31, 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

IV.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 709 ZPO.

Der Streitwert wird auf bis zu 8.000,00 € festgesetzt.

Schröder

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Bielefeld



Verkündet am 25.01.2022

Wemhöner, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

