



Landgericht Stade

Geschäfts-Nr.:
5 O 123/17

Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:
06.06.2018

Schulz, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Dr. Stoll & Sauer - Rechtsanwälte, Einsteinallee 1/1,
77933 Lahr,

gegen

Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

Geschäftszeichen:

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Stade auf die mündliche Verhandlung vom
25.4.2018 durch

den Vorsitzenden Richter am Landgericht Rühle,
die Richterin am Landgericht Williams und
den Richter Demmer

für **R e c h t** erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 17.266,87 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9.6.2016 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Amarok 2.0 TDI

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 EUR freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte zu 55 %, der Kläger zu 45 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn die Beklagte nicht vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Der Streitwert wird festgesetzt auf 31.648,00 EUR.

Tatbestand

Die Parteien streiten über die mangelbedingte Rückabwicklung eines Neuwagenkaufs im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal des VW-Konzerns.

Der Kläger erwarb am 16.9.2011 vom Autoservice Eppstein einen VW Amarok 2.0 TDI zu einem Kaufpreis von 28.990,00 EUR (brutto) (vgl. Anlage K1). Zugleich erwarb er ein Alucover, eine Laderaumwanne und gab die Lackierung der Stoßfänger in Auftrag. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 2.658,00 EUR (vgl. Anlage R34). Der Kläger gab bei dem Verkäufer einen PKW für 3.200,00 EUR in Zahlung und zahlte den verbleibenden Kaufpreis. Der Pkw wird bis zum heutigen Tage von dem Kläger gefahren. Die aktuelle Laufleistung beträgt 124.018 km (Bl. 491 Bd. II d.A.)

Der Motor des streitbefangenen Pkw, Typ EA 189, wurde mit einer umschaltfähigen Steuerelektronik ausgestattet, die es ermöglicht, die Stickoxydemission im Prüfstand im

Vergleich zum realen Fahrbetrieb zu optimieren, um die von der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte einzuhalten.

Die Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern:

-Im NOx-optimierten Modus 1 (Prüfmodus), der im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aktiv ist, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Dabei wird das Abgas im Rahmen der Abgasrückführung aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet. Dort ersetzt das rückgeführte Abgas einen Teil der Frischladung, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt wird.

-Während des Normalbetriebs im gewöhnlichen Straßenverkehr schaltet die Software dagegen durchgehend in den Modus 0 um, welcher keine höhere Abgasrückführungsrate und damit einen höheren Stickoxidausstoß bewirkt.

Der VW-Konzern arbeitete einen Zeit- und Maßnahmenplan zur Beseitigung der Softwaremanipulation aus, der ein Softwareupdate beinhaltet. Dieses soll dazu führen, dass das Fahrzeug auch unter normalen Umständen die geforderten Abgaswerte einhält. Ob dieses Softwareupdate sonst nachteilige Folgen für das Fahrzeug hat, ist streitig geblieben. Der Maßnahmenplan wurde vom Kraftfahrtbundesamt in die Typengenehmigung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps aufgenommen. Die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug besteht demnach weiterhin fort. Das Kraftfahrtbundesamt betrachtet das Aufspielen des Software-Updates jedoch als verpflichtend. Mit Wirkung vom 27.1.2016 erteilte das Kraftfahrtbundesamt für den Dieselmotor des Typs EA189 die Freigabe für die geplante technische Problemlösung des Herstellers (vgl. Anlage B1).

Mit dem seitens des VW Konzerns zur Verfügung gestellten Software-Update wird das Fahrzeug nur noch in einem adaptierten Betriebsmodus 1 betrieben, der bisher ausschließlich in Prüfsituationen aktiv war.

Das Software-Update wurde bisher bei dem Fahrzeug des Klägers nicht durchgeführt.

Mit Schreiben vom 8.6.2016 lehnte die Beklagte gegenüber dem Prozessbevollmächtigten des Klägers jegliche finanzielle Entschädigung ab (vgl. Anlage R33).

Der Kläger behauptet, er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er davon gewusst hätte, dass das Abgasrückführungssystem über zwei Betriebsmodi verfügt und die Euro 5-Grenzwerte nur im Prüfmodus eingehalten werden. Er meint, dass es sich bei der herstellerseitigen Softwareeinstellung um einen Mangel handele, da der PKW die Euro-5-Abgasnorm nicht einhalte und damit nicht zulassungsfähig sei. Durch diese Manipulation habe das Fahrzeug zudem einen merkantilen Minderwert, der auch durch eine technisch einwandfreie Nachbesserung nicht entfalle. Die Beklagte habe den Fahrzeugtyp im Rahmen der Auflistung der technischen Daten mit der Einhaltung der Euro-5-Abgasnorm auch entsprechend beworben.

Es bestehe zudem die Befürchtung, dass auch eine Nachbesserung nicht erfolgreich sein werde und durch die neuen Softwareeinstellungen die Motorleistung, die Haltbarkeit des Motors und die Nutzungsdauer von Verschleißteilen wie Abdichtungen und dem Rußpartikelfilter sowie der Kraftstoffverbrauch nachteilig beeinflusst werden. Weiterhin sei zu befürchten, dass der Pkw trotz neuer Softwareeinstellungen die Zulassung verliere, da die Euro-5-Abgasnorm weiterhin nicht eingehalten werde. Im Übrigen sei nicht nachvollziehbar, welche Veränderungen am PKW vorgenommen würden. Der diesbezüglich aufgrund öffentlicher Äußerungen von Fachleuten und der langen Entwicklungsdauer des Softwareupdates im Hause des Herstellers begründete Verdacht für Folgemängel reiche insoweit bereits aus.

Die Beklagte habe gegen die guten Sitten verstoßen, da sie die illegale Abschaltsoftware nur aus Profitgier eingebaut habe, damit die Herstellungskosten nicht zu hoch würden. Sie habe gewusst, dass der Einbau der Software zu einer illegalen Zulassung führen und dadurch der Wert des Fahrzeugs im Vergleich zu einem Fahrzeug ohne Manipulation gemindert würde. Sie müsse sich das Wissen ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen. Hochrangige Führungspersönlichkeiten seien über die Abgasmanipulationen informiert gewesen, hätten diese angewiesen und gebilligt. Auch der Vorstand sei hieran beteiligt gewesen.

Außerdem habe die Beklagte die Werte des Kraftstoffverbrauchs und des Kohlenstoffdioxidausstoßes vorsätzlich manipuliert und falsch angegeben.

Der Kläger hat ursprünglich beantragt,

1. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs VW Amarok 2.0 TDI _____ durch die Beklagte resultieren,
2. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen.

Nunmehr beantragt er,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 31.648 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9.6.2016 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW VW Amarok 2.0 TDI _____
2. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.256,24 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, dass es sich bei der Softwaremanipulation nicht um einen Mangel handele, da das Fahrzeug technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich sei. Es bestünden keinerlei Gefahren für den Kläger oder Dritte. Es sei auch weiterhin als Fahrzeug der Abgasnorm „EU5“ klassifiziert. Auch die Wertschwankungen des Fahrzeugtyps auf dem Gebrauchtwagenmarkt lägen laut unabhängigen Instituten wie Schwacke und der Deutschen Automobiltreuhand im normalen Bereich. Etwaige Äußerungen in Prospekten seien jedenfalls für die Kaufentscheidung hier unerheblich geblieben, da den Käufer nur die EU5-Klassifizierung interessiere. Ferner werde die Softwareeinstellung auf ihre Kosten behoben werden. Die Maßnahme werde voraussichtlich weniger als eine Stunde in Anspruch nehmen und etwa 35,00 EUR netto kosten. Die Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt sei, was unstreitig ist, am 27.1.2016 erteilt worden. Für die behauptete Wirkung des geplanten Softwareupdates

wird auf ihre Klageerwiderung vom 3.8.2016, S. 10 f., Bezug genommen. Sie habe auch nicht vorsätzlich falsche Angaben zu dem streitgegenständlichen PKW gemacht. Die Entscheidung, die Motorsteuersoftware zu verändern, sei von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Vorstandsmitglieder hätten von der Entwicklung der Software keine Kenntnis gehabt. Der Kläger müsse zudem bei einer Rückgabe des PKW eine Nutzungsentschädigung zahlen. Bezüglich der angeblich erhöhten Verbrauchs- und Kohlenstoffdioxidwerte erhebt sie die Einrede der Verjährung.

Für den weiteren Vortrag wird auf die von den Parteien zur Akte gereichten Schriftsätze und Unterlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung am 25.4.2018 ergänzend Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und hat in der Sache ganz überwiegend Erfolg.

I.

Die Klage ist zulässig. Dem Kläger steht es gemäß § 264 Nr. 2 ZPO frei, den Klageantrag in der Hauptsache zu erweitern. Dies hat er durch Übergang von der ursprünglichen Feststellungs- zur Leistungsklage getan. Derartige qualitative und quantitative Erhöhungen des Antrags bei ansonsten gleich gebliebenem Sachverhalt sind von Gesetzes wegen zulässig.

II.

Die Klage ist überwiegend begründet.

1. Die Beklagte haftet dem Kläger auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB in Höhe von 17.266,87 EUR.

a) Die Beklagte hat gegenüber dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise gehandelt. Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bringen, handelt in der Regel sittenwidrig, so bei unwahren Angaben über vertragswesentliche Umstände (Palandt/Sprau, BGB, 76. Auflage 2017, § 826 Rn. 20). Vorliegend haben die Mitarbeiter der Beklagten eine Software

konstruiert, deren Abgasrückführungssystem erkennt, wann das Fahrzeug im Testlauf läuft, was zur Folge hat, dass dann in einen Modus geschaltet wird, bei dem mehr Schadstoffe dem Motor zurückgeführt und damit nicht ausgestoßen werden als in dem Modus, der im tatsächlichen Betrieb zur Anwendung kommt. Dadurch wurde dem Kläger etwas vorgespiegelt, was für seine Kaufentscheidung wesentlich war, nämlich ein Stickstoff-Ausstoß, der der Euro-5-Norm auch tatsächlich entspricht. Obwohl den Mitarbeitern der Beklagten auch bewusst war, dass dieser Umstand von zentraler Bedeutung für jeden verständigen Autokäufer beim Autokauf ist, wurde die entsprechende Software bewusst verwendet. Dieses betrügerische Verhalten gegenüber dem Kunden ist sittenwidrig.

b) Die Beklagte hat durch Personen gehandelt, für deren unerlaubte Handlung die Beklagte gem. § 31 BGB einzustehen hat. Zwar trifft hierfür grundsätzlich den Kläger die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es hier der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablauf stehenden Kläger die wesentlichen Tatsachen kennt („sekundäre Darlegungslast“, vgl. Zöller/Greger, ZPO, 31. Auflage 2016, Vor § 284 Rn. 34). Der Vorstand der Beklagten weiß oder kann sich das Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hat, die Software zu entwickeln und einzusetzen, die einen tatsächlich nicht vorhandenen niedrigen Schadstoffausstoß im normalen Betrieb des Fahrzeugs vorspiegelte. Der Kläger behauptet, Verantwortliche der Beklagten hätten die hiesige Software entwickeln lassen und eingesetzt. Dies ist auch absolut lebensnah. Wer die Zustimmung zur Konzipierung und zum Einsatz einer Software in Millionen von Neufahrzeugen erteilt, die einen geringeren als den tatsächlichen Schadstoffausstoß vorspiegelt, muss üblicherweise auch eine wichtige Funktion in einem Unternehmen innehaben, da eine so wesentliche unternehmerische Entscheidung regelmäßig nicht von untergeordneten Mitarbeitern ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird. Außerdem ist nicht einsichtig, warum der Konzern der Beklagten in den Vereinigten Staaten von Amerika umfassende Schuldanerkenntnisse im Rahmen von Vergleichsvereinbarungen, mit denen Milliardensummen an Strafen und zivilrechtlichen Bußgeldern gezahlt werden, abgegeben hat, wenn tatsächlich auf Vorstandsebene niemand von dem Softwareeinsatz gewusst hätte. Jedenfalls hiernach hätte die Beklagte konkret darlegen müssen, von wem die Entscheidungen zum Softwareeinsatz

gefallen sind und warum dies ohne Involvierung bzw. Pflichtverletzung der Vorstandsebene möglich gewesen sein soll.

c) Hätte der Kläger gewusst, dass das Fahrzeug die Euro-5-Norm nur im Prüfmodus einhält, der während des normalen Gebrauchs nie eingeschaltet ist, hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Der Kläger hat beruhend auf diesem Irrtum eine Vermögensverfügung vorgenommen, nämlich den Kaufpreis an den Verkäufer gezahlt. Dem Kläger ist hierdurch auch ein Schaden entstanden. Wird ein Käufer durch irreführende Angaben zum Erwerb einer Sache veranlasst, die sich grundlegend von der angepriesenen unterscheidet, ist ein Schaden auch dann zu bejahen, wenn der Wert der Sache dem gezahlten Kaufpreis entspricht (BGH, NJW 1998, 898). Es kommt daher nicht darauf an, ob der Kläger das Fahrzeug zur allgemeinen Nutzung im Straßenverkehr verwenden kann und verwendet hat. Denn Schadensersatz ist auch dann geschuldet, wenn der Kaufpreis zwar dem Verkehrswert der Sache entspricht, diese aber infolge des Mangels für die Zwecke des Käufers ungeeignet ist (BGH aaO). Vorliegend wollte der Kläger kein Fahrzeug erwerben, das eine Software enthält, die einen den Grenzwerten der Euro 5-Norm entsprechenden Schadstoffausstoß nur im Prüfmodus einhält, während unabhängig von der konkreten Nutzung und dem persönlichen Fahrverhalten im normalen Straßenbetrieb dieser Modus abgeschaltet wird. Damit war das Fahrzeug für die Zwecke des Klägers ungeeignet.

d) Die Beklagte hat den Kläger gemäß § 249 BGB für den Ersatz seiner Schäden so zu stellen, als ob der auf Grund der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung erfolgte Kauf des Fahrzeugs mit Kaufpreiszahlung und Übergabe unterblieben sei. Das bedeutet wiederum Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs gegen Erstattung des Kaufpreises in Höhe von 28.990,00 EUR abzüglich gezogener Nutzungen in Höhe von 14.381,13 EUR (= 14.608,87 EUR) und Erstattung der vergeblichen Aufwendungen in Höhe von 2.658,00 EUR.

Der Kläger hat mithin das streitgegenständliche Fahrzeug an die Beklagte analog § 346 Abs. 1 BGB zu übereignen und zu übergeben. Ferner hat er die gezogenen Nutzungen zu ersetzen. Die Beklagte hat ihrerseits den Kaufpreis - abzüglich der vom Kläger in Anspruch genommenen Nutzungsvorteile zu erstatten. Auf den zu erstattenden Bruttokaufpreis hat sich der Kläger daher eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 14.381,13 EUR anrechnen zu lassen. Für den Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ist von einem Kilometerstand des Fahrzeugs von 124.018 km auszugehen, wobei

gemäß § 287 ZPO regelmäßig eine durchschnittlich zu erwartende Gesamtleistung solcher Fahrzeuge von 250.000 km anzunehmen ist (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 12. Aufl., Rn. 3563 f. m.w.N. aus der Rspr., insb. auch zu vergleichbaren TDI-Motoren). Für den Gebrauchsvorteil (Bruttokaufpreis x gefahrene KM ÷ Gesamtleistung) muss der Kläger daher einen Nutzungersatz von 14.381,13 EUR leisten. Einen höheren Wert der Nutzungen hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte nicht dargelegt.

e) Der Anspruch auf die zugesprochenen Verzugszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9.6.2016 gegen die Beklagte folgt aus §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB. Die Beklagte befand sich gemäß § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB jedenfalls seit dem 9.6.2016 aufgrund ihres vorsätzlich täuschenden Verhaltens in Verzug (vgl. BGH, Urteil vom 13. Dezember 2007 – IX ZR 116/06 –, Rn. 13, juris).

f) Die Beklagte schuldet dem Kläger außerdem Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.100,51 EUR gemäß § 249 BGB. Diese Kosten sind als notwendige Rechtsverfolgungskosten dem Grunde nach erstattungsfähig, sofern die Inanspruchnahme eines Rechtsanwaltes erforderlich und zweckmäßig gewesen ist (OLG Celle, Urteil vom 24.08.2011 – 14 U 47/11), was nur bei ganz einfach gelagerten Fällen nicht in Betracht kommt (Palandt-Grüneberg, aaO, § 249 Rn. 56; BGH, NJW 2006,1065). Ein einfach gelagerter Fall lag hier nicht vor. Die Ansprüche des Klägers waren nach Grund und Höhe streitig. Für die Berechnung des Gegenstandswerts ist der Wert zu Grunde zu legen, der der berechtigten Schadensersatzforderung des Klägers entspricht (vgl. BGH, NJW 2008,1888 f.). Der vorgerichtlich geltend gemachte Anspruch bestand in Höhe von 17.266,87 EUR, so dass auf dieser Basis dann die zu erstattende Geschäftsgebühr des Prozessbevollmächtigten des Klägers zu berechnen ist. Maßgebend ist danach ein Gebührenstreitwert bis 19.000 EUR. Es ist nicht erkennbar, dass die außergerichtliche Tätigkeit überdurchschnittlich war, da lediglich standardisierte Schreiben zur Akte gereicht worden sind.

Zu erstatten sind daher:

| | |
|---------------------|------------|
| 1,3 Geschäftsgebühr | 904,80 EUR |
| Postpauschale | 20,00 EUR |

| | |
|-----------|--------------|
| 19 % MwSt | 175,71 EUR |
| insgesamt | 1.100,51 EUR |

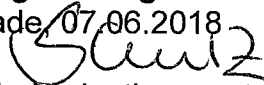
g) Der Nacherfüllungsversuch mittels Softwareupdate im Wert von etwa 35,00 EUR netto lässt den begangenen Betrug und weitere deliktische Handlungen nicht entfallen und ist damit unerheblich für die Frage der Rückabwicklung im Wege der Naturalrestitution. Schon dass der Kläger auf die Nacherfüllung praktisch nicht verzichten könnte, sondern im Rahmen der mit dem Kraftfahrtbundesamt ausgearbeiteten Rückrufaktion des Herstellers dazu verpflichtet wäre, das Software-Update aufspielen zu lassen, um die Zulassung des Fahrzeugs zukünftig nicht zu gefährden, nimmt dem Mangel den Anschein der Unerheblichkeit (vgl. auch LG München I, Urteil v. 14.04.2016 – 23 O 23033/15). Das gleiche gilt für den Umstand, dass die Beklagte als einer der weltweit größten Hersteller von Pkw-Motoren überhaupt zu derartigen Mitteln greifen musste, um die geforderten Abgaswerte erfüllen zu können. Dies zeigt klar, dass es der Beklagten offenkundig nicht möglich war, mit legalen Mitteln einen Motor zu konstruieren, der die zulässigen Emissionen einhält. Das gleiche gilt für den Umstand, dass die Beklagte nach Aufdeckung dieser Manipulationen eine derart lange Zeit benötigt, um das Problem überhaupt beheben zu können. Zudem ist in der öffentlichen Diskussion auch weiterhin umstritten, ob die gefundene Lösung nicht andere Probleme schafft, indem dies ggf. nachteilige Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch, die Leistung bzw. den Verschleiß haben könnte. Dies deutet aus Sicht der betroffenen Käufer und der Kammer offenkundig darauf hin, dass es sich hier um ein ganz erhebliches technisches Problem handeln dürfte. Schließlich durfte der Kläger mit dem Kauf eines PKW von einem der weltweit führenden Automobilhersteller darauf vertrauen, ein ausgereiftes, erprobtes Fahrzeug mit ebenso erprobter Software zu erwerben. Ein ausführliches Testprogramm, wie es bei Neuwagenentwicklungen üblich ist, fand aber bei dem Software-Update nicht statt.

III.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1 S. 1 Alt. 2, 708 Nr. 11, 711, 709 ZPO.

Beglaubigt

Stade, 07.06.2018



Schulz, Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts

