



Landgericht Stade
Geschäfts-Nr.:
5 O 346/18

Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:
13.09.2019

[REDACTED]
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle
Information zum Datenschutz unter www.landgericht-stade.niedersachsen.de

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

der Frau [REDACTED]

Klägerin

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanw. Marschhausen, Obernstraße 36,
28832 Achim, Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

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

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Stade auf die mündliche Verhandlung vom
31.07.2019 durch die Richterin am Landgericht [REDACTED] als Einzelrichterin für Recht er-
kannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 %
des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

und beschlossen:

Der Streitwert wird auf 20.748,24 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten über Schadensersatzansprüche wegen des Ankaufs eines Gebrauchtfahrzeugs im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal des VW-Konzerns.

Die Klägerin erwarb mit Kaufvertrag vom [REDACTED] bei der [REDACTED] einen Seat Exeo ST „Style“, FIN: VSSZZZ3RZBR000292, mit einer Laufleistung von 21.000 km zum Preis von 20.200,00 € brutto (vgl. Anlage K 1, Bl. 7 ff. d.A.). Für das veräußerte Fahrzeug lag eine wirksame EG-Typengenehmigung vor, der zufolge es die Grenzwerte der Schadstoffklasse EU 5 einhalten sollte.

Um eine EG-Typengenehmigung zu erhalten, musste ein Fahrzeughersteller gemäß Art. 4 I der Verordnung (EG) 715/2007 bis zum 31.08.2017 u.a. nachweisen, dass sein Fahrzeug die im Anhang I der Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte einhält. Die Emissionen des Fahrzeugs wurden dabei unter Laborbedingungen in dem sogenannten „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) ermittelt.

Das veräußerte Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet, dessen Steuergerätesoftware über eine Fahrzykluserkennung verfügt. Sobald die Software den NEFZ erkennt, schaltet sie die Abgasrückführung in den NOX-optimierten Modus 1. Die Abgasrückführungsrate wird erhöht, indem Abgas aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet wird, wo es einen Teil der Frischladung ersetzt, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt wird. Befindet sich das Fahrzeug dagegen im normalen Straßenverkehr, schaltet die Software in den Modus 0, der keine höhere Abgasrückführungsrate vorsieht und somit einen höheren Stickoxidausstoß bewirkt.

Das Kraftfahrtbundesamt stellte mit Bescheid vom 14.10.2015 fest, dass es sich bei der Motorsteuergerätesoftware um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 handelte. Es verpflichtete die Beklagte daher gemäß § 25 II der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, alle betroffenen Fahrzeuge zurückzurufen und

Maßnahmen zur Wiederherstellung ihrer Vorschriftsmäßigkeit zu treffen. Die Beklagte erarbeitete daraufhin für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp eine Softwarelösung, die ein kostenfreies Update der Motorsteuergerätesoftware vorsieht. Nach der Installation dieses Updates wird das Fahrzeug nur noch in einem adaptierten Betriebsmodus 1 betrieben, der zuvor ausschließlich in Prüfsituationen aktiv war. Das Kraftfahrtbundesamt hat das Softwareupdate für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp freigegeben.

Die Klägerin behauptet, sie habe ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug erwerben wollen. Hätte sie gewusst, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei, hätte sie es nicht erworben.

Das Softwareupdate sei mit negativen Konsequenzen verbunden. Das Fahrzeug werde aufgrund der erhöhten Rückführungsrate mehr Ruß produzieren, was die Lebenszeit des Motors und des Partikelfilters verkürzen werde. Nach dem Aufspielen des Updates seien zahlreiche Fehlermeldungen aufgetreten. Sie habe deshalb den Saugstutzen des Motors erneuern lassen müssen. Hierfür seien ihr Kosten in Höhe von 548,24 € entstanden (vgl. Rechnung der [REDACTED] vom [REDACTED] Anlage K 4, Bl. 10 d.A.). Das Softwareupdate sei um Übrigen unwirksam. Die Grenzwerte würden weiterhin nicht oder nur durch Manipulation eingehalten.

Der Vorstand der Beklagten habe von der Manipulation der Abgaswerte Kenntnis gehabt. Sie müsse sich zudem das Wissen ihrer Mitarbeiter zurechnen lassen.

Die zu erwartende Gesamtleistung des Fahrzeugs betrage 350.000 km.

Beim Schluss der mündlichen Verhandlung am 31.07.2019 hat die Laufleistung des Fahrzeugs 287.279 km betragen.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 20.748,24 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15.12.2018 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Seat Exeo ST „Style“, FIN: VSSZZZ3RZBR000292, zu zahlen,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 15.12.2018 in Annahmeverzug befindet,

3. die Beklagte zu verurteilen, sie in Höhe von 1.171,67 € von Gebührenansprüchen des Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, das veräußerte Fahrzeug sei umweltfreundlich, technisch sicher, uneingeschränkt gebrauchstauglich und weiterhin als Fahrzeug der Abgasnorm EU 5 klassifiziert.

Die Entscheidung, die Motorsteuersoftware zu verändern, sei von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Weder ihr Vorstandsvorsitzender noch andere Mitglieder ihres Vorstandes hätten von der Entwicklung der Software gewusst.

Die zu erwartende Gesamtleistung des Fahrzeugs betrage 250.000 km.

Wegen des weiteren Vorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

I. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß §§ 826, 31, 249 I BGB. Die Beklagte hat ihr zwar zunächst durch sittenwidriges Handeln ihrer Mitarbeiter einen Vermögensschaden zugefügt. Die Klägerin muss sich jedoch im Wege der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen, die den gezahlten Kaufpreis übersteigt.

1. Die Mitarbeiter der Beklagten handelten sittenwidrig i.S.d. § 826 BGB, weil sie alle potentiellen Kunden und somit auch die Klägerin beim Inverkehrbringen des Motors, der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut ist, bewusst täuschten. Sie statteten ihn mit einer Steuergerätesoftware aus, die die Abgasrückführung in den NOX-optimierten Modus 1 schaltet, sobald das Fahrzeug den NEFZ durchfährt. Auf diese Weise spiegelten sie der Klägerin wahrheitswidrig vor, dass das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte der Schadstoffklasse EU 5 einhielt. Tatsächlich war dies jedoch im Modus 0, der im realen

Fahrbetrieb aktiv war, nicht der Fall. Sowohl die EG-Typengenehmigung als auch die auf ihrer Grundlage erteilte Betriebserlaubnis für das veräußerte Fahrzeug waren somit rechtswidrig (vgl. hierzu OLG Köln, Beschluss vom 27.03.2018, 18 U 134/17, Rn. 11; OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, 18 U 112/17, Rn. 36).

Die Klägerin hat nachvollziehbar und glaubhaft vorgetragen, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der Emissionsgrenzwerte der Schadstoffklasse EU 5 sei für ihre Kaufentscheidung von zentraler Bedeutung gewesen. Die bewusste Täuschung über diese Umstände reicht daher aus, um die Sittenwidrigkeit des Handelns der Mitarbeiter der Beklagten zu begründen (ebenso LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, 6 O 119/16, Rn. 46; vgl. zur Sittenwidrigkeit auch BGH, Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 13; BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, Rn. 17).

2. Die Beklagte muss sich das sittenwidrige Handeln ihrer Mitarbeiter analog § 31 BGB zurechnen lassen.

Die Klägerin hat hinreichend substantiiert vorgetragen, dass der millionenfache Einbau der manipulierten Steuergerätesoftware mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten erfolgt sein muss. Zwar hat sie nicht im Einzelnen dargelegt, wann welches Vorstandsmitglied Kenntnis von welchen Umständen erlangte. Dies war von ihr jedoch auch nicht zu verlangen, weil sie keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten hat und ihr diese Informationen somit nicht zugänglich sind. Es war vielmehr Aufgabe der Beklagten, das Vorbringen der Klägerin substantiiert gemäß §§ 138 I, II ZPO zu bestreiten (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 17.03.1987, VI ZR 282/85, Rn. 18; Urteil vom 10.02.2015, VI ZR 343/13, Rn. 11; BGH, Beschluss vom 16.08.2016, VI ZR 634/15, Rn. 14). Denn ihrem Vorstand liegen die entsprechenden Informationen entweder bereits vor oder er kann sie sich durch interne Ermittlungen verschaffen.

Die Beklagte hat das Vorbringen der Klägerin nicht wirksam bestritten. Sie hat lediglich vorgetragen, ihr lägen nach dem derzeitigen Stand ihrer Ermittlungen keine belastbaren Erkenntnisse dazu vor, dass Vorstandsmitglieder von dem Einsatz der Software gewusst und diesen gebilligt hätten. Sie kläre die genaue Entstehung der Software weiterhin auf. Diese Ausführungen sind vollkommen inhaltsleer und somit gemäß § 138 I, II ZPO unbeachtlich, weshalb der gegenteilige Klägervortrag gemäß § 138 III ZPO als zugestanden anzusehen ist (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, 6 O 119/16, Rn. 20 - 26; LG

Kleve, Urteil vom 31.03.2017, 3 O 252/16, Rn. 84 ff.; LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, 3 O 139/16, Rn. 34 ff.).

3. Die Klägerin hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten.

Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist im weitesten Sinne zu verstehen. Er erfasst nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern auch jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, Urteil vom 19.07.2004, II ZR 402/02, Rn. 41). Der Geschädigte kann daher selbst bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung einen Vermögensschaden i.S.d. § 826 BGB erleiden, wenn er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht wird, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, Rn. 18; BGH, Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 16; BGH, Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 28).

Hätte die Klägerin gewusst, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist, hätte sie es nicht erworben. Hierfür spricht eine tatsächliche Vermutung, weil bei lebensnaher Betrachtung davon auszugehen ist, dass kein vernünftiger Fahrzeugkäufer ein Fahrzeug erwirbt, dessen EG-Typengenehmigung und Betriebserlaubnis rechtswidrig durch eine Täuschung der zuständigen Behörden erschlichen wurde. Die Beklagte hat diese tatsächliche Vermutung nicht entkräftet.

4. Der Schaden ist auch nicht durch das nachträglich entwickelte Softwareupdate entfallen, weil die Klägerin die begründete Befürchtung hegen darf, dass es entweder nicht wirksam ist oder zu Folgemängeln führen wird (vgl. LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016, 2 O 83/16, Rn. 28; LG Aachen, Urteil vom 18.05.2016, 9 O 269/16, Rn. 42; LG Bückeburg, Urteil vom 11.01.2017, 2 O 39/16, Rn. 34; LG Hagen (Westfalen), Urteil vom 18.10.2016, 3 O 66/16, Rn. 65).

Die Klägerin hat substantiiert vorgetragen, dass das Fahrzeug aufgrund der erhöhten Rückführungsrate mehr Ruß produzieren werde, was die Lebenszeit des Motors und des Partikelfilters verkürzen werde. Da sie ein technischer Laie ist, ist dieser Vortrag ausreichend, um den berechtigten Verdacht eines fortbestehenden oder eines Folgemangels zu begründen.

Die Beklagte hat das Vorbringen der Klägerin bislang nicht entkräftet. Zwar hat sie rudimentär zur Wirkungsweise des Updates vorgetragen. Die entscheidenden Fragen hat sie dabei jedoch nicht beantwortet:

Die Beklagte hat keinerlei Angaben dazu gemacht, weshalb sie die streitgegenständlichen Fahrzeuge ursprünglich mit zwei unterschiedlichen Betriebsmodi ausstattete, statt sie dauerhaft im emissionsreduzierten Prüfstandmodus 1 zu betreiben. Diese Entscheidung muss einen wichtigen technischen Grund gehabt haben, weil die Beklagte die Emissionen ihrer Fahrzeuge sicherlich nicht ohne Not über die Grenzwerte der EU 5 Norm an hob.

Die Beklagte bietet nun zur Mangelbeseitigung ein Update an, das die Motorsteuergerätesoftware so verändert, dass die Fahrzeuge dauerhaft in dem modifizierten Prüfstandmodus 1 betrieben werden. Der zuvor für den Dauerbetrieb vorgesehene Modus 0 entfällt. Um die naheliegende Befürchtung ihrer Kunden auszuräumen, dies werde mit negativen Folgen für das Fahrzeug verbunden sein, hätte die Beklagte im Einzelnen darlegen müssen, weshalb die Gründe, die sie ursprünglich zur Schaffung des zweiten Betriebsmodus 0 veranlassten, nicht mehr bestehen. Die Beklagte hat sich hierzu jedoch nicht erklärt. Sie hat lediglich pauschal auf den technischen Fortschritt verwiesen, was insbesondere deshalb nicht ausreicht, weil sie ihre Kunden beim Inverkehrbringen der Fahrzeuge arglistig täuschte. Es ist eben diesen Kunden nicht zuzumuten, sich nun ohne jede nachvollziehbare Begründung auf ihre Zusicherung verlassen zu müssen, das Update werde keine negativen Folgen für die betroffenen Fahrzeuge haben - zumal die Beklagte bislang keine Garantien für ihre Zusicherung übernommen hat. Sie hat lediglich eine „vertrauensbildende Maßnahme“ angeboten, die rechtlich unverbindlich ist.

5. Die Beklagte hat gemäß § 249 I BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Grundsätzlich müsste sie also den Kaufvertrag der Klägerin mit der [REDACTED] im Wege des Schadensersatzes rückabwickeln. Die Klägerin hat das streitgegenständliche Fahrzeug jedoch seit dem Ankauf vor 8 Jahren intensiv genutzt und mit ihm rund 270.000 km zurückgelegt. Sie hat somit durch den schadensstiftenden Kaufvertrag zugleich einen erheblichen wirtschaftlichen Vorteil erlangt, den sie sich im Wege der Vorteilsausgleichung anrechnen lassen muss.

Die anzurechnende Nutzungsentschädigung ist nach der Methode der zeitanteiligen linearen Wertminderung zu berechnen, indem der Bruttokaufpreis durch die Restnutzungsdauer bei Abschluss des Kaufvertrages geteilt und mit der Nutzungszeit der Klägerin multipliziert wird. Die voraussichtliche Gesamtnutzungsdauer des Fahrzeugs ist dabei mit der durchschnittlich zu erwartende Gesamtleistung gleichzusetzen, die bei Fahrzeugen des veräußerten Typs gemäß § 287 ZPO auf ca. 250.000 km zu schätzen ist (vgl. Rein-king/Eggert, Der Autokauf, 12. Aufl., Rn. 3563 f. m.w.N. aus der Rspr., insb. auch zu vergleichbaren TDI-Motoren). Die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug am 31.07.2019 287.279 km. Es errechnet sich somit eine Nutzungsentschädigung von

$$\frac{\text{Kaufpreis 20.200,00 €}}{\text{Restlaufleistung 229.000 km}} \times \text{gefahrte Kilometer 266.279} =$$

23.488,37 €, die den gezahlten Kaufpreis übersteigt.

II. Ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 823 II, 249 I BGB i.V.m. §§ 263 StGB, 16 UWG, der Richtlinie Nr. 2007/46/EG oder §§ 4, 6, 25 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung steht der Klägerin aus denselben Erwägungen nicht zu.

III. Der Feststellungsantrag zu 2. ist bereits unzulässig. Die Klägerin hat kein rechtliches Interesse gemäß § 265 I ZPO i.V.m. §§ 765, 756 ZPO an der begehrten Feststellung, weil sie keinen Anspruch gegen die Beklagte hat, den sie vollstrecken könnte.

IV. Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91 I, 709 ZPO.

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 48 GKG i.V.m. § 3 ZPO. Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs ist wirtschaftlich mit dem Antrag zu 1. identisch und hat daher keinen eigenen Wert (BGH, Beschluss vom 29.01.2015, III ZR 41/14, Rn. 5.)

Williams

Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift wörtlich überein.

Stade, 16.09.2019

Echternkamp, Justizangestellte

als Urkundsbeamter/Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts
Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.
