

# Landgericht Hamburg

Az.: 326 O 197/18

Verkündet am 08.11.2019

[REDACTED]  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



12. NOV. 2019

## Urteil

### IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED] vertreten durch d. Geschäftsführer [REDACTED]

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt **Axel Marschhausen**, Obernstraße 63, 28832 Achim, [REDACTED]

gegen

**Volkswagen AG**, vertreten durch d. Vorstand Herbert Diess, Berlinger Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte [REDACTED]

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 26 - durch die Richterin am Landgericht [REDACTED] als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11.10.2019 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin € 24.216,54 nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.01.2019 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BM Techn. 2,0 I TDI, FIN: WVGZZZ5NZEW093797, zu zahlen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 26% und die Beklagte 74% zu tragen.
4. Das Urteil ist für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des für die Beklagte aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung

Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags .

Der Streitwert wird auf 32.803,66 € festgesetzt.

### Tatbestand

Die Klägerin begehrt Schadensersatz von der Beklagten als Herstellerin des von ihr am [REDACTED] von der Firma [REDACTED] gekauften PKW Neuwagen VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BM Techn. 2,0 I TDI, FIN: WVGZZZ5NZEW093797 (K1).

Das Fahrzeug ist ausgestattet mit einem 2,0 TDI Motor EA189 EU 5. Dieser Motor war ausgestattet mit einer Software, die zwei unterschiedliche Betriebsmodi zur Steuerung der Abgasrückführung regelte. Im Modus 1, dem Testbetrieb (Europäischer Fahrzyklus NEFZ), kam es zu einer höheren Abgasrückführung und somit zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxiden als im Modus 0, dem Modus für den Straßenbetrieb (realer Fahrbetrieb). Diese Umschaltautomatik wurde im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber der Prüfstelle nicht bekannt gegeben.

Spätestens ab September 2015 wurde die Verwendung dieser Software mit zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bei verschiedenen VW- Fahrzeugmodellen öffentlich bekannt. Im Oktober 2015 ordnete das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) die Umrüstung von 2,4 Millionen Diesel-Fahrzeugen der Beklagten an, die mit der oben genannten Abgasrückführung ausgerüstet worden waren. Es gab der Beklagten auf, Maßnahmen zu entwickeln und nach Freigabe durch das KBA zu ergreifen, um die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Die EG-Typgenehmigung wurde nicht widerrufen. Die Nachrüstung der Fahrzeuge mittels eines Software-Updates wurde sodann ab Januar 2016 von der Beklagten sukzessive durchgeführt.

Die Klägerin hat dieses Software-Update im März 2017 aufspielen lassen (K3).

Im Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig in einer Presseerklärung mitgeteilt, dass die Beklagte wegen der fahrlässigen Verletzung von Aufsichtspflichten ein Bußgeld in Höhe von einer Milliarde Euro akzeptiert und Organisationsmängel eingeräumt habe (Pressemitteilung Nr. 03/18 v. 13.06.2018 des Oberstaatsanwalts Ziehe der Staatsanwaltschaft Braunschweig).

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen PKWs zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug 78.532 km.

Die Klägerin macht geltend, von der Beklagten arglistig getäuscht worden zu sein. Die Beklagte habe die Verbraucher planmäßig betrogen und sich aus Profitinteresse sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB verhalten. Das Fahrzeug sei durch die gesetzeswidrige „Manipulations-Software“ mangelhaft gewesen, es handle sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die Beklagte habe dies bewusst verschwiegen.

Hätte die Klägerin dies gewusst, hätte sie das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben, denn sie habe ein gesetzeskonformes Fahrzeug erwerben wollen, ohne das Risiko erhöhter Wartungs- und Reparaturkosten. Der Ankauf eines Fahrzeugs sei eine Entscheidung mit hoher wirtschaftlicher Bedeutung und großer finanzieller Belastung für den Verbraucher. Der Kaufvertrag eines nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden PKWs sei für die Beklagte daher wirtschaftlich nachteilig. Sie habe einen Vermögensschaden erlitten, weil auch das Eingehen eines Geschäftes, welches nicht den Zielen des Abschließenden entspricht, einen Schaden darstellt.

Die Beklagte habe sich einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber Mitbewerbern verschaffen wollen

und vorsätzlich gehandelt. Wäre sie davon ausgegangen, die Motormanipulation auf dem Prüfstand sei rechtmäßig und zulässig, hätte sie die Abschaltvorrichtung nicht verschwiegen. Es sei davon auszugehen, dass der Einbau der Software vom Vorstand abgesegnet oder sogar angeordnet worden sei. Angesichts der Zahl der betroffenen Fahrzeuge sei etwas anderes nicht vorstellbar. Sollte das mittlere Management ohne Kenntnis des Vorstands den Einbau veranlasst haben, sei dies aufgrund des vom Vorstand vermittelten Erfolgsdruckes geschehen. Das Verschulden ihrer Mitarbeiter sei der Beklagten über § 31 BGB - für Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB in entsprechender Anwendung - zuzurechnen. Zumindest habe die Beklagte einen Organisationsmangel zu vertreten, wenn derart wichtige Aufgabenbereiche auf untere Führungsebenen delegiert worden seien. Bezüglich der konzerninternen Vorgänge und Kenntnisse habe die Beklagte die sekundäre Darlegungslast.

Die Klägerin habe das Software-Update aufspielen lassen müssen, da andernfalls eine Stilllegung des Fahrzeuges gedroht hätte.

Es sei zu erwarten oder jedenfalls möglich, dass durch das nunmehr aufgespielte Software-Update die Motorlebensdauer und Leistung geringer und der Wartungsaufwand und Verbrauch erhöht sein werden. Anderenfalls hätte die Beklagte das Software-Update von Anfang an in die Fahrzeuge verbauen können und könnte nunmehr entsprechende Garantiever sprechen abgeben, was sie aber unterlasse. Es sei somit trotz Update von einer technischen Wertminderung auszugehen. Der Marktpreis sei verringert. Es sei zu vermuten, dass die Grenzwerte weiterhin nicht oder nur aufgrund von weiteren Manipulationen eingehalten würden.

Die Klägerin müsse sich einen Nutzungersatz nicht abziehen lassen. Dies widerspräche dem Gedanken des Schadenersatzes nach sittenwidriger Schädigung unter Beachtung der Wertungen des § 475 III BGB, des § 393 BGB und dem Grundsatz von Treu und Glauben. Die schädigende Beklagte dürfe nicht unbillig vom Schadenersatz entlastet werden. Sie habe mit den Verkaufserlösen Kapital erhalten und damit Renditen und Zinsen erwirtschaftet.

Höchst-hilfsweise sei von einer Gesamtleistung von 400.000 km auszugehen.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin € 32.803,66 nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges der Marke VW Tiguan Sport & Style 4 Motion BM Techn. 2,0 I TDI, FIN: WVGZZZ5NZEW093797, zu zahlen.
2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit Rechtshängigkeit in Annahmeverzug befindet.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte bestreitet deliktische Ansprüche des Klägers gegen sie.

Sie vertritt die Auffassung, dass die installierte Abschaltvorrichtung des streitgegenständlichen Fahrzeuges nicht unzulässig gewesen sei. Die Behauptungen des Klägers seien unsubstantiiert. Das Fahrzeug sei technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt. Die Abgasrückführung sei nicht Teil des Emissionskontrollsystems, sondern stelle lediglich eine innermotorische Maßnahme dar, die der Kontrolle der Verbrennung diene. Grenzwerte seien nicht überschritten, da die Emissionsgrenzwerte lediglich unter Laborbedingungen gelten und nur dort

einzuhalten seien. Der Motor verfüge über die erforderliche EG-Typgenehmigung. Jedenfalls durch das Aufspielen des Software-Updates sei das Fahrzeug mangelfrei. Es drohe kein Entzug der Typgenehmigung durch das Kraftfahrzeugbundesamt oder einer anderen Behörde. Das Software-Update sei von dem Kraftfahrzeugbundesamt freigegeben und es sei bestätigt worden, dass das Fahrzeug allen Vorschriften entspreche. Das Fahrzeug leide nach dem Update auch nicht unter einer erhöhten Schadstoffemission oder einem sonstigen Mangel wie erhöhtem Verschleiß oder geringerer Leistung bzw. Lebensdauer.

Auch habe das Fahrzeug auch keine Wertminderung erlitten, so dass ein Schaden nicht vorliege. Die Verkaufswerte für die entsprechenden Dieselfahrzeuge seien über knapp 2 Jahre stabil geblieben. Jedenfalls seien angebliche Werteinbußen nicht auf die streitgegenständliche Software zurückzuführen. Schließlich habe die Beklagte im Rahmen einer vertrauensbildenden Maßnahme ihren Kunden zugesagt, dass bei eventuellen Beschwerden, die im Zusammenhang mit der technischen Maßnahme an Fahrzeugen mit diese Motoren des Typs EA189 stehen und bestimmte Teile des Motor- und Abgasreinigungssystems betreffen, diese aufgegriffen und im Wege der Kulanz beseitigt würden.

Weiter bestreitet die Beklagte eine Täuschungshandlung der Beklagten. Der Kläger habe nicht dargelegt, welche konkreten, unzutreffenden Angaben die Beklagte gemacht haben solle, insbesondere auch ihm gegenüber. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei nicht von der Beklagten an den Kläger verkauft worden. Das KFZ sei, verglichen mit vergleichbaren Modellen anderer Hersteller, tatsächlich emissionsarm sowie kraftstoffsparend und zwar unabhängig vom jeweilig aktiven Betriebsmodus. Dies betreffe auch das Emissionsverhalten vor der Durchführung des Software-Updates. Das Fahrzeug sei auch im tatsächlichen Straßenbetrieb sauberer als sämtliche andere vergleichbare Fahrzeuge. Es habe daher kein unzutreffendes Vorstellungsbild über die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs erzeugt werden können. Die Kausalität einer etwaigen Täuschungshandlung für den Kauf sei daher unplausibel. Jedenfalls habe der Kläger nichts zur Kausalität der angeblichen Täuschungshandlung für seine Kaufentscheidung substantiiert vorgetragen. Die Beklagte hat bestritten, dass Umweltaspekte für den Kläger beim Kaufentschluss maßgeblich gewesen seien.

Schließlich bestreitet die Beklagte die Kenntnis eines ihrer Organe von der Entwicklung und des Vertriebs der Software. Eine etwaige Täuschungshandlung sei der Beklagten nicht zurechenbar. Die Entscheidungen seien unterhalb der Vorstandsebene getroffen worden. Der Klägervortrag sei nicht ausreichend substantiiert, sondern basiere auf bloßen Mutmaßungen. Der Beklagten obliege keine sekundäre Darlegungslast. Die Sachverhaltsermittlungen bezüglich der Kenntnis der Vorstandsmitglieder von der Verwendung der Umschaltlogik seien noch nicht abgeschlossen. Derzeit verfüge die Beklagte über keine Erkenntnisse, dass ein Vorstandsmitglied von der Umschaltlogik des Motors EA189 gewusst habe. Mit dieser Aussage habe die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast genügt.

Dem Kläger sei auch kein Schaden entstanden. Das Fahrzeug sei für die Nutzungszwecke des Klägers uneingeschränkt gebrauchstauglich, es habe keine Werteinbußen erlitten. Auch bestehe kein merkantiler Minderwert. Leistung und Gegenleistung seien einander gleichwertig gewesen.

Auch sei eine etwaige Schädigung nicht sittenwidrig. Es fehle an der besonderen Verwerflichkeit. Der Schutzzweck der Verordnung (EG) 715/2007 diene nicht dem Schutz des einzelnen Käufers, sondern der Verbesserung der Luftqualität im Allgemeinen. Ein Gebot der guten Sitten gerade im Verhältnis zum Käufer der Fahrzeuge lasse sich der Verordnung daher nicht entnehmen. Gewinnerzielungsabsicht sei per se nicht sittenwidrig, sondern dem System der sozialen Marktwirtschaft immanent. Gerade in Bezug auf die geringfügig eingetretenen Folgen sei eine Sittenwidrigkeit nicht zu erkennen. Die Gewährung von Gewährleistungsansprüchen sei insoweit ausrei-

chend.

Die Beklagte ist weiter der Auffassung, dass sich der Kläger jedenfalls die gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs anrechnen lassen müsse. Dabei sei von einer maximalen Gesamtleistung von 200.000 km bis 250.000 km auszugehen. Es sei dabei auch der volle Kaufpreis zu Grunde zu legen, da ein etwaiger Mangel die Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs nicht einschränke.

Die Beklagte befinde sich auch nicht in Annahmeverzug, da der Kläger der Beklagten die Rücknahme des Fahrzeugs nicht in einer den Annahmeverzug begründenden Weise angeboten habe. Insbesondere habe der Kläger keine Nutzungsentschädigung abgezogen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 11.10.2019 Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (I.) und im tenorierten Umfang begründet (II.). Im Übrigen war sie abzuweisen.

I.

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Hamburg zur Entscheidung des Rechtsstreits örtlich zuständig gemäß § 32 ZPO. Die Klägerin macht vorliegend Schadenersatzansprüche aus einer unerlaubten Handlung der Beklagten geltend. Begehungsort ist dabei sowohl der Handlungs- als auch der Erfolgsort. Da das streitgegenständliche Fahrzeug von der Klägerin erworben, bezahlt und genutzt wurde, ist jedenfalls der Erfolgsort der unerlaubten Handlung dort, wo in ein geschütztes Rechtsgut (Vermögen) der Klägerin eingegriffen wurde, und damit im Bereich des Landgerichts Hamburg (vgl. hierzu u. a. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 30. Oktober 2017, Aktenzeichen 5 SA 44/17, zitiert nach juris.de, Rn. 19 und 20 mit weiteren Nachweisen), denn die Klägerin hat ihren Firmensitz [REDACTED]

II.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch in Höhe des von ihr gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Entschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges Zug um Zug gegen Rückgabe/Rückübereignung desselben. Es besteht aber kein Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzuges.

1.

Der Klägerin steht gem. § 826 BGB ein Schadensersatzanspruch gegenüber der Beklagten auf Rückabwicklung der Folgen des streitgegenständlichen Kaufvertrages zu. Durch die Entwicklung, Herstellung und das Inverkehrbringen des wie oben beschriebenen Dieselmotors vom Typ EA189 und des damit ausgestatteten Fahrzeuges hat die Beklagte eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gegenüber den Käufern, hier der Klägerin, begangen.

a) Täuschungshandlung

Unstreitig besaß der streitgegenständliche Motor eine Software für die Motorsteuerung mit zwei Betriebsmodi, darunter einem, der auf dem Prüfstand eine für die Abgasrückführung optimierte Steuerung vorsah. Auf dieser Grundlage wurde bei dem Kraftfahrzeugbundesamt für den Motor eine Typenzulassung erwirkt ohne die hierfür zuständige Behörde von der nur auf dem Prüfstand laufenden erhöhten Abgasrückführung in Kenntnis zu setzen. Da die Motoren an Kunden wie die Klägerin ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typengenehmigung und Betriebszulassung ohne

Offenlegung der sich automatisch abschaltenden Software weiter veräußert wurden, liegt auch eine Täuschungshandlung gegenüber dem Endkunden vor. Insoweit hat sie die Beklagte der Verkäufer als – ggf. undolose Werkzeuge – bedient.

Da ein Weiterverkauf der Fahrzeuge nicht nur zu erwarten, sondern üblich und bezweckt ist, erstreckte sich der Täuschungshandlung in vorhersehbarer Weise gerade auf die das Fahrzeug erwerbende Verbraucher.

Durch das In-Verkehr-bringen eines Fahrzeuges gibt der Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr entsprechend seinem Verwendungszweck behördlich vollumfänglich geprüft und im verkauften Zustand uneingeschränkt zulässig ist (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18). Diese Erklärung betrifft den elementaren Zweck des Fahrzeugkaufes, nämlich den Einsatz des Autos auf öffentlichen Straßen.

Diese Voraussetzung war bei dem vorliegenden Fahrzeug allerdings nicht gegeben. Das Fahrzeug verfügte bei seiner Inverkehrgabe nach Auffassung des erkennenden Gerichts nur über eine gefährdete Betriebserlaubnis. Dass die Typenzulassungsgenehmigung als Verwaltungsakt rückwirkend aufgehoben werden kann, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen tatsächlich nicht vorlagen, sondern lediglich manipulativ dessen Anschein erweckt wurde, richtet sich nach den Grundsätzen der Bestandskraft von rechtswidrig ergangenen Verwaltungsakten. Dass das Kraftfahrzeugbundesamt bzw. die entsprechende ausländische Behörde hiervon tatsächlich keinen Gebrauch gemacht haben, steht dem nicht entgegen. Allein eine daraus resultierende Rechtsunsicherheit stellt bereits einen gravierenden Mangel der mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeuge dar (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 3.1.2019, Az. 18 U 70/18, zitiert nach juris.de, Rdnr. 28).

Der Umschaltmechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im für die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus ist als sogenannte "Abschalteinrichtung" rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-VO (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17, Rz. 10 ff.). Es bestand zumindest die ernsthafte Gefahr der Stilllegung des Fahrzeuges (vgl. 5 I FZV). Hierauf hat die Beklagte die Käufer bewusst nicht hingewiesen, und damit getäuscht. Der Käufer eines Kraftfahrzeuges darf darauf vertrauen, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung bzgl. der Zulassung seines Fahrzeuges droht, weil die materiellen Voraussetzungen für die EG-Typgenehmigung schon bei deren Erteilung nicht vorgelegen haben (OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18).

#### b) Sittenwidrigkeit

Die Täuschung ist auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten immer dann, wenn es nach seinem unter zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermittelndem Gesamtcharakter in dem Sinne dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zuwiderläuft, so dass es mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 19.11.2013, Az. VI ZR 336/12.) Es muss eine besondere Verwerflichkeit gegeben sein, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, 13 U 142/18). Diese Anforderungen sind vorliegend erfüllt.

Der Einsatz der manipulativen Software durch die Beklagte verstößt gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Das Verhalten der Beklagten hat gravierende Auswirkungen auf Millionen betroffener Dieselfahrzeuge. Diese produzierten im normalen Straßenbetrieb nicht offen gelegte Schadstoffmengen in Form von NOx und beeinträchtigten damit die Umwelt, insbesondere die Luftqualität. Die Beklagte hat planmäßig Aufsichtsbehörden, Verbraucher und Wettbewerber getäuscht, um sich einen Wettbewerbsvorteil durch vermeintlich besonders hohe Umweltfreundlichkeit zu verschaffen. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben

massenhafte Täuschung der Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen (vgl. LG Kiel, Urteil vom 18. Mai 2018, 12 O 371/17, juris).

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzgesetz Gesichtspunkten zu korrigieren. Die Pflichtverletzung der Beklagten ist für den Rechtskreis der Käufer ersichtlich von Bedeutung (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019, 13 U 142/18, juris), da sie die Verwendung des Kaufgegenstandes zu seinem bestimmungsgemäßen Zweck in Frage stellt.

#### c) Vorsatz

Die sittenwidrige Schädigung erfolgte ferner vorsätzlich. § 826 BGB setzt kein absichtliches oder arglistiges Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste. Es ist auch nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat, sondern es reicht für den Schädigungsvorsatz aus, dass der Schädiger die Art des Schadens vorausgesehen und den Eintritt des Schadens jedenfalls billigend in Kauf genommen hat (vgl. Sprau in Palandt, BGB, 78. Auflage, § 826 BGB, Rn. 11).

Die Klägerin hat insoweit zwar grundsätzlich sämtliche Voraussetzungen des § 826 BGB darzulegen und zu beweisen. Sie hat dazu allerdings nur behauptet, dass die Entwicklung und der Einsatz der Erkennungssoftware in dem hergestellten Motor (EA 189) mit Kenntnis von Vorstandsmitgliedern, insbesondere dem früheren Vorstand Herrn Dr. Winterkorn, über viele Jahre hinweg erfolgt sein müsse.

Da die Klägerin aber keinen Einblick in die innere Organisationsstruktur der Beklagten hatte, konnte sie nur nach allgemeiner Lebenserfahrung naheliegende Geschehensabläufe sowie Mitteilungen aus Presse und behördlichen Ermittlungen vortragen, weiterer Vortrag war ihr nicht möglich. Ihr diesbezüglicher Vortrag war unter diesen Umständen ausnahmsweise ausreichend schlüssig und substantiiert.

Da es sich um interne Abläufe bei der Beklagten handelte, hätte es nunmehr der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegen, konkret darzulegen, wie es zu der Entwicklung und dem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands ggf. hätte kommen können (vgl. insoweit auch ausführlich OLG Karlsruhe, a.a.O.), ohne dass alternativ Organisationsverantwortlichkeiten verletzt worden wären (da insoweit dann eine Haftung aus § 831 BGB greifen würde). Insoweit hätte die Beklagte in Bezug auf die Aufgabenverteilung, die jeweiligen Verantwortungsträger und die konkrete personelle Besetzung der einzelnen Bereiche vortragen müssen. Dem ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Entwicklung und Einführung einer Erkennungssoftware in Motoren von Millionen betroffener Fahrzeuge weltweit ohne Kenntnis und Billigung der Konzernführung bzw. ohne zumindest ein erhebliches Organisationsverschulden der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten im Falle einer Unkenntnis nicht denkbar ist.

Unter diesen Umständen ist von einem zumindest billigend in Kauf nehmenden Handeln durch die verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§ 31 BGB) der Beklagten auszugehen. Die Abgassoftware wurde gerade zu dem Zweck entwickelt, über die tatsächlichen Abgaswerte zu täuschen. Dies erfolgte nicht zur Verwendung in einem Einzelfall oder für eine überschaubare Anzahl von Fällen, sondern für ganze Motorenreihen, welche in einer Vielzahl von Fahrzeugen verbaut worden sind. Dieses planmäßige Vorgehen lässt den Rückschluss auf ein vorsätzliches Handeln der Verantwortlichen der Beklagten zu.

Sollte diese Entscheidung zur Täuschung und deren Durchführung hingegen tatsächlich an den

verfassungsmäßig berufenen Vertretern der Beklagten vorbei – ohne deren Kenntnis – stattgefunden haben, wäre ein Anspruch aus § 826 BGB iVm § 831 BGB gegeben, denn dann kämen als Täter lediglich weisungsgebundene Mitarbeiter der Beklagten in Betracht, die ihren Arbeitspflichten nicht ordnungsgemäß nachgekommen wären. Ein derartiger Sachverhalt ließe dann allerdings nur den Schluss zu, dass die verfassungsmäßig berufenen Vertreter ihre Aufsichts- und Organisationspflichten im Konzern nicht in gebotener Weise ausgeübt hätten, wenn ein derart planmäßiges Vorgehen dieses Ausmaßes nicht erkennbar geworden sein sollte. Insoweit wäre es lebensfremd, davon auszugehen, dass ein einzelner oder wenige Mitarbeiter sowohl die Bestellung der Bauteile in Millionenumfang als auch deren Bezahlung und Einbau in ganze Fahrzeugflotten lediglich bei Gelegenheit der ihnen eigentlich übertragenen Aufgaben allein - und unerkannt von den für diese Bereiche arbeitsteilig an sich verantwortliche Personen - ausgeführt haben könnten. Wenn dies allerdings so wäre, wäre die Konzernorganisation und die Mitarbeiteraufsicht in keiner Weise gegeben gewesen und die Aufsichtspflichten derart gröblich verletzt worden, dass die Möglichkeit eines Missbrauchs aufgrund der mangelnden Kontrolle von den verantwortlichen Vorgesetzten billigend in Kauf genommen worden sein müsste.

Trotz Hinweises des Gerichts im Termin zur mündlichen Verhandlung hat die Beklagte sich bezüglich der ihr obliegenden Aufsichts- und Organisationspflichten nicht durch weiteren konkreten Vortrag exkulpiert.

#### d) Schaden

Der bei der Klägerin eingetretene Vermögensschaden liegt bereits darin, dass diese in Unkenntnis der im Fahrzeug vorhandenen rechtswidrigen Abschaltvorrichtung das Fahrzeug erwarb und damit einen für sie wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abschloss.

Dass der von der Klägerin abgeschlossene Kaufvertrag für diese negativ ist, ergibt sich bereits daraus, dass kein durchschnittlicher Verbraucher in Kenntnis des Vorhandenseins einer illegalen Abschaltvorrichtung und dem Wissen, dass bei Entdecken der Abschaltvorrichtung Fahrverbote und ein Stilllegen des Fahrzeuges durch das KBA drohen, ein solches Fahrzeug, zu dem hier vereinbarten Kaufpreis kaufen würde. Die Klägerin hat ein mit einem (verheimlichten) Sachmangel behaftetes Fahrzeug erworben, da die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde bestand und es damit an der Eignung der Sache für die gewöhnliche Verwendung, der dauerhaften Zulassung für den Straßenverkehr, fehlte (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019, VIII ZR 225/17). Der Schaden der Klägerin in Form des ungewollten Vertrages ist unabhängig davon eingetreten, ob das streitgegenständliche Fahrzeug durch die verwendete Software einen Wertverlust erlitten hat oder ob das streitgegenständliche Fahrzeug auch nach dem Software-Update emissionsarm und kraftsparend ist. An dem Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses ändert es ferner nichts, dass die Klägerin die technische Überarbeitung (Software-Update) des Fahrzeuges hat durchführen lassen, um eine Stilllegung des Kfz zu verhindern. Dies ist allenfalls ein Angebot zu einer Wiedergutmachung eines bereits eingetretenen Schadens. Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es aber auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an (vgl. OLG Karlsruhe, a.a.O.).

Hinzu kommt, dass der arglistig getäuschte Käufer einer mangelhaften Sache sich nicht auf den Versuch der Beseitigung des Mangels verweisen zu lassen braucht. Es ist hier ferner zweifelhaft, ob der Mangel durch das Software-Update überhaupt nachhaltig ohne anderweitige drohende Nachteile beseitigt wurde. Die Beklagte hat insoweit nicht dargelegt, wie ihre Software im Detail funktioniert. Auch eine Langzeitstudie kann nicht vorgelegt werden. Ist die Wirkungsweise des Updates und dessen etwaige Nebenwirkungen auf das Auto im Dauerbetrieb aber unsicher, liegt nach Auffassung des Gerichts weiterhin ein Schaden vor.



### e) Kausalität

Die Klägerin hat dargelegt, dass sie das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn sie von der manipulierten Software Kenntnis gehabt hätte. Dies ist nachvollziehbar und entspricht der Lebenserfahrung. Die Täuschung betraf hier die Zulassungsfähigkeit des erworbenen Pkw. Soweit diese in Frage stand, drohte die Stilllegung des Pkw. Der Mangel gefährdet daher den elementaren Zweck des Autokaufs, nämlich die Fortbewegungsmöglichkeit auf öffentlichen Straßen. Dass ein Käufer dieses Risiko nicht in Kauf genommen hätte, liegt für das Gericht auf der Hand.

### 2. Schadenshöhe

Die Beklagte ist in der Rechtsfolge verpflichtet, die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs des streitgegenständlichen Fahrzeuges rückgängig zu machen. Sie hat der Klägerin den gezahlten Kaufpreis zu erstatten, wobei im Wege der Vorteilsausgleichung eine Anrechnung der Nutzungsent-schädigung zu erfolgen hat. Im Gegenzug hat sie das Recht, ihrerseits das Fahrzeug übereignet zu bekommen.

Die Vorteilsausgleichung durch den Abzug des Nutzungersatzes stellt insoweit nicht lediglich einen Ersatz für bösgläubig gezogene Nutzungen dar, sondern betrifft den Umstand, dass der Kläger das Fahrzeug für seine Zwecke ungehindert nutzen konnte und insoweit andere Aufwendungen erspart hat. Entgegen der Ansicht der Klägerin ist auch kein Fall des § 475 Abs. III BGB gegeben, denn die Klägerin begehrt von der Beklagten keine Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeuges.

§ 393 BGB ist auf die Anrechnung von Vorteilen im Wege der Vorteilsausgleichung nicht anwendbar (Palandt/Grüneberg, BGB, 78. Aufl. § 393 Rn 2 m.W.N.).

Die Vorteilsausgleichung ist hier auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil eine solche Anrechnung den Schädiger einer sittenwidrigen Handlung unbillig entlasten würde. Zum einen dient der zivilrechtliche Schadensersatzanspruch lediglich dem Ausgleich für erlittene Schäden und hat keine Straffunktion. Zum anderen werden bei der typisierenden Schätzung des Nutzungersatzes zulässigerweise zu Lasten des Herstellers der anfängliche viel höhere Wertverlust und der anfängliche höhere Nutzen für den Käufer nicht berücksichtigt.

Auch gebietet die effektive Durchsetzung des Gemeinschaftsrechtes nicht das Unterlassen der Vorteilsausgleichung. Zur effektiven Durchsetzung des Gemeinschaftsrechts sind die Mitgliedsstaaten zwar gehalten, wirksame Sanktionen zu verhängen. Derartige Sanktionen sind im deutschen Recht allerdings im Straf- und Ordnungswidrigkeitengesetz angesetzt und sind nicht im Rahmen der zivilrechtlichen Haftung zu erweitern. Durch den Bußgeldbescheid in Milliardenhöhe wurde dem Sanktionsgedanken ausreichend Genüge getan.

Der Wertersatz berechnet sich bei Neuwagen nach folgender Formel: Gebrauchsvorteil = Kaufpreis x gefahrene Kilometer./voraussichtliche Gesamtlaufzeit.

Zum Schluss der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges unstreitig 78.532 km. Bei der Berechnung der Gesamtlaufzeit eines zu dem Zeitpunkt des Kaufes neuen Dieselmotors geht das Gericht im Wege der Schätzung, § 287 ZPO, von einer Gesamtfahrleistung von 300.000 km aus. Es ist bei der Berechnung nicht von einem geminderten Gebrauchswert des Fahrzeuges auszugehen. Eine Einschränkung der tatsächlichen Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs – abgesehen von dem drohenden rechtlichen Mangel bezüglich seiner Zulassung - ist weder konkret vorgetragen noch ersichtlich.

Hiernach errechnet sich ein vom Kaufpreis abzuziehender Gebrauchsvorteil in Höhe von 8.587,12€.

### 3. Zinsanspruch

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 ZPO BGB.

### 4. Feststellung des Annahmeverzuges

Ein Annahmeverzug der Beklagten wird erst mit Rechtskraft der Entscheidung eintreten. Durch die Rechtshängigkeit der Klage ist die Beklagte nicht in Annahmeverzug geraten, da die Klägerin die von ihm geschuldete Zug- um Zug –Leistung nicht in zutreffender Weise, nämlich inkl. des Abzuges der Nutzungsentschädigung, angeboten hat (vgl. LG Kiel, Urteil vom 18.05.2018, 12 O 371/17). Die potenziell weitreichenden Folgen des Annahmeverzugs (§ 300 ff. BGB) können dem Gläubiger billigerweise dann nicht aufgebürdet werden, wenn der Schuldner seine geschuldete Leistung von einer überhöhten Leistung seitens des Gläubiger abhängig macht. Wäre die klagende Partei entgegen ihres Klageantrags zur Herausgabe auch gegen Zahlung eines geringeren Betrags bereit, hätte sie der Beklagten ohne Schwierigkeiten ein entsprechendes wörtliches Angebot zukommen lassen können. Ohne ein solches Angebot kann eine solche Bereitschaft nicht unterstellt werden.

### 6. Nebenentscheidungen

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 92 I ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO, §§ 708 Ziff. 11, 711 ZPO.

## Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg  
Sievekingplatz 1  
20355 Hamburg

einzu legen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewährt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder

- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite [www.justiz.de](http://www.justiz.de) verwiesen.

Schreiber  
Richterin am Landgericht