



Landgericht Verden
Geschäfts-Nr.:
2 O 346/19

Verkündet am:
25.09.2020

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

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

des Herrn [REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Axel Marschhausen, Obernstraße 63,
28832 Achim,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

AUDI AG, vertreten durch den Vorstand, Auto-Union-Str. 1, 85057 Ingolstadt,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: [REDACTED]

hat die 2. Zivilkammer des Landgerichts Verden auf die mündliche Verhandlung vom
11.09.2020 durch die [REDACTED] als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 40.266,59 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.12.2019 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi SQ5 3.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer WAUZZZ8R6HA025699 zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs Audi SQ5 3.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer WAUZZZ8R6HA025699 seit dem 24.03.2020 im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, in Höhe von 1.706,94 € freizustellen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.
7. Der Streitwert dieses Rechtsstreits wird auf 43.600,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagte Rückabwicklungs-, Feststellungs- und Schadensersatzansprüche wegen eines Fahrzeugs geltend, das vom sogenannten „VW-Abgas-skandal“ betroffen ist.

Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom [REDACTED] von der [REDACTED] [REDACTED] einen gebrauchten Pkw Audi SQ5 mit einem Kilometerstand von 57.355 km zu einem Kaufpreis von 43.600,00 € (Anlage K1, Blatt 11 d.A.; Anlage K2, Blatt 15 d.A.). Die Zahlung erfolgte per Überweisung von der [REDACTED] am Wohnsitz des Klägers. Am 08.09.2020 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 79.729 km.

Die Beklagte ist Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs, in dem ein Motor des Typs EA 896/897 verbaut ist.

Zum Nachweis, dass ein Kraftfahrzeug bei seinem Betrieb die europaweit einheitlich festgesetzten Abgasgrenzwerte einhält, muss es über eine Typpgenehmigung gemäß Art. 4 Abs. 1 der VO (EG) 715/2007 verfügen. Die zur Erteilung dieser Typpgenehmigung durchgeführte Prüfung der Abgasgrenzwerte erfolgt in einem europaweit festgelegten einheitlichen Testverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), auf einem Prüfstand.

Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 legt grundsätzlich fest, dass sogenannte „Abschalteinrichtungen“ unzulässig sind, bei welchen es sich nach Art. 3 Nr. VO (EG) 715/2007 um Konstruktionsteile handelt, die die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

In Bezug auf den in dem streitgegenständlichen Pkw verbauten Motortyp kam das Kraftfahrtbundesamt (KBA) als die für die Erteilung der Typpgenehmigung zuständige Bundesoberbehörde zu dem Ergebnis, dass die Motorsteuerung eine unzulässige Abschalteinrichtung aufweise, und zwar in Gestalt einer Aufheizstrategie, welche durch eine Vielzahl von Initialisierungsparametern, die so miteinander verknüpft seien, dass sie alle gleichzeitig vorliegen müssten, gestartet werde. Die Bedingungen für das Starten der Aufheizstrategie, welche das Stickoxidemissionsverhalten des Fahrzeugs verbessere,

seien dabei so eng bedatet, dass die Strategie nahezu ausschließlich im NEFZ wirksam werde. Bereits kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führten zur Abschaltung der Aufheizstrategie mit entsprechender Verschlechterung des Stickoxidemissionsverhaltens.

Das KBA gab der Beklagten daraufhin auf, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge durch Entfernung aller unzulässigen Abschaltvorrichtungen aus dem Emissionskontrollsystem wiederherzustellen, und ordnete einen verpflichtenden Rückruf für das klägerische Fahrzeug an. Der Zeitpunkt des Rückrufs ist zwischen den Parteien streitig.

Mit Schreiben aus dem Januar 2019 informierte die Beklagte den Kläger, adressiert an dessen Mutter, auf die das Fahrzeug zugelassen ist, darüber, dass aufgrund eines durch das KBA angeordneten Rückrufs ein verpflichtendes Softwareupdate am Motorsteuergerät des klägerischen Fahrzeugs vorgenommen werden müsse (Anlage K4, Blatt 17 d.A.).

Unter dem 22.04.2020 wurde der Kläger zur Durchführung der Rückrufmaßnahme unter Hinweis auf eine drohende Betriebsuntersagung durch das KBA aufgefordert (Anlage K15, Anlagenband). Nachdem der Kläger weiterhin von dem Aufspielen des Softwareupdates absah, untersagte der Landkreis Verden dem Kläger mit Bescheid vom 10.08.2020 gemäß § 5 Abs. 1 FZV den Betrieb seines Fahrzeugs (Anlage K16, Anlagenband).

Mit Schreiben seines bereits vorprozessual Bevollmächtigten vom 10.05.2019 forderte der Kläger die Beklagte erfolglos unter Fristsetzung bis zum 31.05.2019 zur Zahlung eines Schadensersatzes in Höhe des Kaufpreises zuzüglich Zinsen Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs auf (Anlage K5, Blatt 19 d.A.). Die Beklagte wies die Forderung mit Schreiben vom 13.05.2019, eingegangen am 15.05.2019, zurück (Anlage K6, Blatt 22 d.A.).

Der Kläger behauptet, der in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor sei mit dem VW-Motor des Typs EA189 vergleichbar. Der Rückruf betreffend das klägerische Fahrzeug sei unter dem Datum des 12.12.2018 auf der Internetseite des KBA veröffentlicht worden. Die Beklagte habe die Öffentlichkeit vor seinem Kaufvertragsschluss nicht hinreichend über die Betroffenheit des Fahrzeugs von dem „Abgasskandal“

informiert. Er sei auch durch den Fahrzeugverkäufer nicht auf die Beanstandungen des KBA hingewiesen worden.

Es sei ihm bei dem Erwerb des Fahrzeugs wesentlich auf die uneingeschränkte Nutzbarkeit angekommen. Die Beklagte habe ihn aus wirtschaftlichen Motiven über die Abgasmanipulation getäuscht, wovon die Organe der Beklagten Kenntnis gehabt hätten. Ein weiterer Mangel liege darin, dass dem Fahrzeug die Betriebserlaubnis entzogen worden sei. Das Softwareupdate sei nicht geeignet, den Mangel zu beseitigen. Das streitgegenständliche Fahrzeug habe durch die Betroffenheit vom Abgasskandal und die Stilllegung einen erheblichen Wertverlust erlitten.

Er meint, ihm stehe ein deliktischer Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu, die ihn arglistig getäuscht habe. Den Organen der Beklagten sei die Manipulation bekannt gewesen.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 43.600,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.11.2018 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke Audi SQ5 3.0 TDI competition quattro tiptronic, Fahrzeugidentifikationsnummer: WAUZZZ8R6HA-025699, zu zahlen,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 01.06.2019 im Annahmeverzug befindet, und
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn in Höhe von 1.706,94 € von Gebührenansprüchen der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt im Wesentlichen vor, den Kläger nicht über Eigenschaften des im streitbefangenen Fahrzeug verbauten Motor getäuscht oder sonst in sittenwidriger Weise geschädigt zu haben. Die Motorsteuerungssoftware vermindere die Stickoxidwerte nicht allein für den Rollenprüfstand über eine höhere Abgasrückführungsquote. Das Fahrzeug sei technisch sicher, voll funktionsfähig und könne von dem Kläger uneingeschränkt

genutzt werden. Jedenfalls nach Austausch der Software durch Aufspielen eines Updates sei das Fahrzeug mangelfrei.

Eine vorsätzliche oder sittenwidrige Schädigung liege nicht vor. Die Beklagte sei an dem Kaufvertragsabschluss nicht direkt beteiligt gewesen. Der Kläger habe eine Kenntnis der Organe der Beklagten von der Entscheidung, eine unzulässige Abschaltvorrichtung in die Motorsteuerungssoftware einzubauen, nicht dargelegt. Eine Täuschung sei nicht erkennbar, insbesondere habe die Typengenehmigung zu jeder Zeit vorgelegen. Auch ein softwarebedingter Minderwert des Fahrzeugs liege nicht vor.

Eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte sei jedenfalls dadurch entfallen, dass die Beklagte hinreichend über die Betroffenheit des streitgegenständlichen Motors informiert habe. Die Unkenntnis des Klägers sei daher grob fahrlässig gewesen. Das KBA habe bereits im Januar 2018 eine allgemeine Pressemitteilung herausgegeben, wonach auch bei 3-Liter-Motoren eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut worden sei. Die Beklagte habe ihre Vertragshändler im Februar 2018 über das Audi Partner Portal, eine internetbasierte Informationsplattform für Audi-Vertragspartner, informiert und angewiesen, ihre Kunden entsprechend auf die Problematik hinzuweisen. Das Portal werde von den Händlern regelmäßig eingesehen. Darüber hinaus bestand für den Kläger bereits vor dem Erwerb des Fahrzeugs die Möglichkeit, im Internet eine Abfrage der Fahrzeugidentifikationsnummer durchzuführen. Schließlich seien auch schon im Jahr 2018 in großer Zahl Internetanzeigen geschaltet worden, in denen für eine Prozessführung für Käufer von Fahrzeugen mit 3-Liter-Motoren geworben worden sei.

Jedenfalls müsse sich der Kläger nach Ansicht der Beklagten die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des beiderseitigen Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Die Klage ist der Beklagten am 17.12.2019 zugestellt worden. Mit der Klageerwidern vom 24.03.2020, am selben Tag bei Gericht eingegangen, wies die Beklagte die klägerischen Forderungen zurück.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

I. Das Landgericht Verden ist insbesondere gemäß § 32 ZPO örtlich zuständig. Indem die Zahlung des Kaufpreises bei der [REDACTED] angewiesen wurde, fand jedenfalls eine Erfüllungshandlung im hiesigen Gerichtsbezirk statt.

II. Die Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Dem Kläger steht ein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB zu.

1. Mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19), der sich die Kammer anschließt, ist davon auszugehen, dass dem Kläger gegen die Beklagte grundsätzlich ein Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 826, 31 BGB zusteht. Diese Rechtsprechung ist insoweit auf den streitgegenständlichen Motortyp übertragbar, als auch der Motor EA 896/897 eine unzulässige Abschaltungseinrichtung enthält, durch die das Fahrzeug auf dem technischen Prüfstand aufgrund der die dortigen Bedingungen erkennenden Software eine deutlich höhere Abgasrückführung mit deutlich niedrigeren Schadstoffwerten erzielt, welche im gewöhnlichen Straßenverkehr unstreitig nicht erreicht werden. Die Beklagte ist damit grundsätzlich verpflichtet, einen um die Nutzungvergütung zu kürzenden Kaufpreis gegen Übereignung und Übergabe des betroffenen Fahrzeugs als Schadensersatz an den Kläger zu leisten.

Überträgt man die zitierte obergerichtliche Rechtsprechung auf den vorliegenden Fall, folgt daraus im Einzelnen:

Der Kläger hat im November 2018 einen Pkw Audi SQ5 erworben, in welchem der betroffene Dieselmotor EA 896/897 der Beklagten verbaut ist. Die von der Beklagten in das streitgegenständliche Fahrzeug implementierte Motorsteuerungssoftware beinhaltet nach der zutreffenden und von der Kammer geteilten Beurteilung des KBA eine verbotene Abschalteneinrichtung. Das Fahrzeug weist damit einen Sachmangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB auf. Es eignet sich nicht für die gewöhnliche Verwendung, weil es mit einer nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO 715/2007/EG unzulässigen Abschalteneinrichtung versehen sind, aufgrund derer latent die Betriebsuntersagung nach § 5 Abs. 1 FZV droht, was die Eignung des Fahrzeugs herabsetzt. Diese Gefahr hat sich vorliegend bereits realisiert. Fahrzeuge sind nach Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007/EG so auszurüsten, dass sie unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben entsprechen. Daher ist eine Abschalteneinrichtung nach Abs. 2 der Verordnung unzulässig. Die dort genannten Aus-

nahmen kommen auch hinsichtlich des streitgegenständlichen Motors nicht in Betracht, da die Motorsteuerungssoftware so eng bedatet ist, dass sie im Wesentlichen nur beim Durchlaufen des Prüfstandsverfahrens des NEFZ anspringt, im realen Verkehr hingegen nicht aktiviert wird, und die das Stickoxidemissionsverhalten des Fahrzeugs auf dem Prüfstand gegenüber dem Emissionsverhalten im normalen Fahrbetrieb verbessert. Darauf, wie diese Verbesserung des Emissionsverhaltens im Einzelnen technisch erreicht wird, kommt es für die Beurteilung nicht an. In dem Motor ist im Ergebnis eine manipulative Prüfstandserkennung enthalten, die den Zweck hat, die Emissionen im Normalbetrieb zu verschleiern (LG Siegen, Urte. v. 11.02.2020 – 5 O 136/19; vgl. zu der Argumentation insb. auch BGH, Hinweisbeschl. v. 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 zum Typ EA189).

Es steht wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugkäufer gleich, wenn ein Hersteller im Rahmen einer von ihm bei der Motorenentwicklung getroffenen strategischen Entscheidung zur Implementierung einer Prüfstandserkennung, die Typengenehmigung der Fahrzeuge durch arglistige Täuschung des KBA zu erschleichen und die derart bemakelten Fahrzeuge alsdann in Verkehr zu bringen, die Arglosigkeit und das Vertrauen der Fahrzeugkäufer ausnutzt (vgl. BGH, Urte. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

Der in dem Kaufvertragsabschluss liegende Schadenseintritt bei dem Kläger geht ursächlich auf diese Täuschung durch die Beklagte zurück. Der Käufer eines Fahrzeugs setzt nach Überzeugung der Kammer die Einhaltung der entsprechenden Vorgaben für die EG-Typgenehmigung durch den Hersteller arglos als selbstverständlich heraus (vgl. BGH, Urte. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19). Der Kläger hat hier zudem glaubhaft und zur Überzeugung des Gerichts vorgetragen, dass es ihm bei dem Kauf besonders auf die uneingeschränkte Nutzbarkeit des Fahrzeugs angekommen sei und er das Fahrzeug in Kenntnis der Umstände nicht erworben hätte. Er erklärte, sich vor dem Kauf mit der diese Problematik auseinandergesetzt zu haben und sich aufgrund seiner Kenntnis von der Betroffenheit der 2-Liter-Motoren von VW explizit für ein Fahrzeug mit einem 3-Liter-Motor entschieden zu haben. Ferner habe er sich extra für ein neues Modell nach der Euro-6-Norm statt eines Fahrzeugs der Euro-5-Norm entschieden, um das Fahrzeug auch im Falle der Einrichtung sogenannter Umweltzonen weiterhin ohne Einschränkungen nutzen zu können.

Die Täuschungshandlung der Beklagten muss als sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB angesehen werden. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (st. Rspr., vgl. nur BGH, NJW 2017, 250; BGH NJW 2019, 2164). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (Senat NJW 2017, 250 = WM 2016, 1975 Rn. 16 mwN). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (Senat NJW 2019, 2164 Rn. 8; NJW 2020, 1962 = ZIP 2020, 1179 Rn. 15). Die erforderliche „besondere Verwerflichkeit“ ist vorliegend darin zu sehen, dass die Beklagte aus Gründen der Gewinnmaximierung systematisch, langjährig und in großem Umfang getäuscht und es dabei in Kauf genommen hat, Millionen potentieller Käufer zu schädigen. Auch die subjektiven Voraussetzungen sind erfüllt. Es muss bei lebensnaher Betrachtung davon ausgegangen werden, dass die Beklagte Schädigungsvorsatz hatte und in Kenntnis der Tatumstände, die das Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen, gehandelt hat (vgl. OLG Celle, Urt. v. 20.11.2019 – 7 U 244/18; OLG Stuttgart, Urt. v. 30.07.2019 – 10 U 134/19).

Der Schädigungsvorsatz ist nicht dadurch nachträglich entfallen, dass die Beklagte die Öffentlichkeit nach Inverkehrbringen der betroffenen Fahrzeuge über die enthaltene unzulässige Abschaltvorrichtung informierte. Da für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als (nicht) sittenwidrig in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln ist (vgl. BGH, NJW 2020, 1962), ist ihr das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten zugrunde zu legen. Dies wird insbesondere dann bedeutsam, wenn die erste potenziell schadensursächliche Handlung und der Eintritt des Schadens zeitlich auseinanderfallen und der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat. Es greift insoweit zu kurz, in solchen Fällen nur auf den Zeitpunkt der Tathandlung abzustellen. Geht es

um die Beurteilung der Sittenwidrigkeit eines Rechtsgeschäfts gemäß § 138 Abs. 1 BGB, so sind nach ständiger Rechtsprechung des BGH die Verhältnisse im Zeitpunkt seiner Vornahme respektive des Vertragsschlusses maßgeblich (BGHZ 72, 308 [314]; BGHZ 107, 92 [96 f.]; BGH NJW 2007, 2841 Rn. 13; BGHZ 210, 30). Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein vertragliches Schuldverhältnis in aller Regel bereits mit dem Vertragsschluss begründet wird. Im Falle der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB wird das gesetzliche Schuldverhältnis erst mit Eintritt des Schadens beim konkreten Geschädigten begründet, weil der haftungsbegründende Tatbestand des § 826 BGB die Zufügung eines Schadens zwingend voraussetzt. Deshalb kann im Rahmen des § 826 BGB ein Verhalten, das sich gegenüber zunächst betroffenen (anderen) Geschädigten als sittenwidrig darstellte, aufgrund einer Verhaltensänderung des Schädigers vor Eintritt des Schadens bei dem konkreten Geschädigten diesem gegenüber nicht mehr als sittenwidrig zu werten sein. Eine solche Verhaltensänderung kann somit bereits der Bewertung seines Gesamtverhaltens als sittenwidrig – gerade in Bezug auf den geltend gemachten, erst später eingetretenen Schaden und gerade im Verhältnis zu dem erst später Geschädigten – entgegenstehen (BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20).

Bei der demnach gebotenen Gesamtbetrachtung ist die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten nicht nachträglich durch deren Bekanntmachung der Betroffenheit des streitgegenständlichen Motors entfallen. Maßgeblich für diese Beurteilung ist das Verhalten der Beklagten, für welches diese die Darlegungs- und Beweislast trägt. Es bedurfte umfangreicher aktiver Bemühungen um die Aufgabe ihrer gleichgültigen und rücksichtslosen Gesinnung. Diese konnte die Beklagte in dem erforderlichen Umfang nicht belegen.

Die Verhaltensänderungen der Beklagten reichen in der Gesamtschau nicht aus, das Unwerturteil ihres bisherigen Verhaltens gegenüber Käufern derart zu relativieren, dass der Vorwurf der Sittenwidrigkeit bezogen auf ihr Gesamtverhalten gerade gegenüber dem Kläger und gerade im Hinblick auf den geltend gemachten Schaden nicht mehr gerechtfertigt wäre. Anders als im Jahr 2015, als der Volkswagenkonzern in Bezug auf die verwendete Software bei Dieselmotoren des Typs EA189 in einer Ad-hoc-Mitteilung und einer gleichlautenden Pressemitteilung, mehreren Pressekonferenzen, einer Vielzahl von Medienberichten, über eine eingerichtete Website sowie über die Servicepartner und Vertragshändler einräumte, die Abgaswerte im Wege einer Abschaltungseinrichtung manipuliert zu haben, und damit geeignet war, das Vertrauen potenzieller Käufer von Fahrzeugen mit VW-Dieselmotoren in eine vorschriftsgemäße Abgastechnik zu zer-

stören, eine diesbezügliche Arglosigkeit also zu beseitigen, hat die Beklagte im Hinblick auf den streitgegenständlichen Motortyp EA 896/897 nicht die erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um eine Haftung nach § 826 BGB auszuschließen.

Der Vortrag der Beklagten, sie habe bereits alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen, indem sie ihre Vertriebspartner schon im Februar 2018 über das Audi Partner Portal informiert habe und aufgefordert habe, die Informationen an ihre Kunden weiterzugeben, überzeugt nicht. Es handelt sich hierbei nach Angabe der Beklagten um eine internetbasierte Informationsplattform, welche wesentliche Informationen für die Tätigkeit des Händlers enthalte und von diesem mehrmals wöchentlich eingesehen werde. Zudem erfolge eine Information über einen Newsletter. Selbst wenn dies zutrifft, ist indes nicht ersichtlich, inwieweit die Informationen tatsächlich zur Kenntnis der Vertriebspartner gelangt sind und diese die bereitgestellten Hinweise an die Kunden weitergeleitet haben. Die Beklagte hat nicht dargelegt, ob und in welchem Umfang sie dafür Sorge getragen hat, dass die Verkäufer von den allgemein auf dem Portal veröffentlichten Mitteilungen in Kenntnis gesetzt wurden. Eine Adressierung unmittelbar an die Vertragshändler und -partner erfolgte nicht. Ferner hat die Beklagte nicht kontrolliert, ob die Verkäufer ihrer Fahrzeuge die Aufforderung zur Information der Käufer gegenüber ihren Kunden tatsächlich umsetzten. Einen Nachweis, dass die Kunden tatsächlich flächendeckend vor dem Kauf informiert worden sind, hat die Beklagte nicht erbracht. Ohnehin wäre dies aber mit Blick auf den großen Gebrauchtwagenmarkt unzureichend gewesen, da Gebrauchtwagenhändlern und Privatverkäufern, die nicht Audi-Vertragspartner sind, diese Informationen offenkundig nicht zukamen.

Die Pressemitteilung des KBA vom 23.01.2018 (Anlage K 14, Anlagenband) konnte die Sittenwidrigkeit schon deshalb nicht entfallen lassen, da ihr aufgrund ihres allgemeinen und unspezifischen Inhalts keine konkreten Aussagen genau zu dem klägerischen Fahrzeug entnommen werden können. In der Pressemitteilung, die sich in dem Archiv des Internetauftritts des KBA findet, gibt dieses lediglich bekannt, dass bei der Überprüfung verschiedener Modelle des 3-Liter-Motors der Euro-6-Norm von Audi unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen worden seien, weshalb in den vergangenen Wochen verpflichtende Rückrufe dieser Fahrzeuge angeordnet worden seien. Darüber hinaus kann die Information durch das KBA der Beklagten nicht als eigenes Verhalten zugerechnet werden. Zwar ist auch die Verbreitung von Informationen durch Dritte in die Gesamtschau einzubeziehen (BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20; OLG Stuttgart, NZV 2020, 196), allerdings trägt die Verantwortung für die Bereitstellung und das Inverkehr-

bringen der Informationen weiterhin der Schädiger. Dies gilt vor allem dann, wenn die Informationsverbreitung durch Dritte nicht als ausreichend angesehen werden kann. Dies geht zulasten der Beklagten. Ebenso kann sich die Beklagte nicht darauf berufen, dass möglicherweise auch schon im Jahr 2018 Kanzleien im Internet über Prozessführungen für 3-Liter-Motoren informiert hätten. Es fehlt hierfür bereits an einem Beweisantritt. Zudem beruhte auch diese – unterstellte – Entwicklung ersichtlich nicht auf einem Verhalten der Beklagten.

Erst recht liegt es nicht im Verantwortungsbereich des Klägers, im Wege eigener umfangreicher Recherchen selbstständige Informationsermittlungen und -bewertung zu betreiben. Vielmehr oblag es der Beklagten, die Informationen derart aufzubereiten und in den Verkehr zu bringen, dass eine Kenntnisnahme der Käufer mit zumutbarem Aufwand möglich gewesen wäre. Der Kläger hat insoweit glaubhaft geschildert, dass er sich über das Internet sowie im Austausch mit Kollegen und Freunden über einen längeren Zeitraum über das streitgegenständliche Fahrzeug und insbesondere den darin verbauten Motor informierte. Darüber hinaus ist gerichtsbekannt, dass das mediale und gesellschaftliche Interesse im Vergleich zu der umfangreichen und wiederholten Berichterstattung in Presse, Funk und Fernsehen im Hinblick auf den Motor EA189 deutlich geringer war. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Mitteilungen zu neuerlich festgestellten unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Dieselmotoren in den letzten Jahren häuften und die Nachrichtenlage für Kunden zunehmend unübersichtlicher wurde. Von einer die Arglosigkeit ausschließenden medialen Präsenz kann daher nicht ausgegangen werden.

Weitere Öffentlichkeitsarbeit trägt die Beklagte nicht vor. Die Maßnahmen der Beklagten reichten folglich in der Gesamtschau nicht aus, die Arglosigkeit der Käufer zu beseitigen.

Es fehlt insoweit auch nicht an der Zurechenbarkeit der Tathandlung nach §§ 826, 31 BGB. Denn es bestehen hinreichende Anhaltspunkte für die Kenntnis zumindest eines vormaligen Mitglieds des Vorstands von der getroffenen strategischen Entscheidung. Bei lebensnaher Betrachtung kann die Kammer annehmen, dass derjenige, der die Zustimmung zur Entwicklung und zum Einsatz einer Software für Millionen von Neufahrzeugen erteilt hat, eine wichtige Funktion im Konzern der Beklagten innehat und mit erheblichen Kompetenzen ausgestattet sein muss. Sollte die Entscheidung zum Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht unmittelbar vom Vorstand der Beklagten getroffen worden sein, spräche folglich vieles dafür, dass es sich um einen

Repräsentanten im Sinne des § 31 BGB gehandelt hat. Infolgedessen trägt der beklagte Hersteller die sekundäre Darlegungslast für die Behauptung, eine solche Kenntnis habe nicht vorgelegen. Die Beklagte hat der sich aufdrängenden Vermutung jedoch nichts Substanzielles entgegengesetzt (OLG Celle, Urt. v. 20.11.2019 – 7 U 244/18).

Der Kläger hat hierdurch einen Vermögensschaden erlitten, der nach allgemeiner Auffassung in dem Abschluss des Kaufvertrags zu sehen ist. Nach ständiger höchst-richterlicher Rechtsprechung ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich die tatsächliche Vermögenslage gegenüber derjenigen, die ohne das schädigende Ereignis eingetreten wäre, verschlechtert hat, sich also ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr muss die Differenzhypothese in jedem Einzelfall einer normativen Kontrolle unterzogen werden, wobei die auf der inkriminierten Handlung beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen und eine wertende Überprüfung unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Haftung und der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes vorzunehmen ist. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, kann auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung ein Vermögensschaden darin bestehen, dass der Betroffene durch das inkriminierte Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte. In diesem Fall muss sich der Betroffene von der Belastung mit der „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Die ungewollte vertragliche Verpflichtung stellt in diesem Fall einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2004 – II ZR 402/02; BGHZ 160, 149, 153 m.w.N.; BGH, Urt. v. 19.07.2004 – II ZR 217/03; BGH, Urt. v. 21.12.2004 – VI ZR 306/03; BGHZ 161, 361-371; BGH, Urt. v. 19.11.2013 – VI ZR 336/12; BGH, Urt. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14; Staudinger/Oechsler, BGB, 2014, § 826, Rn. 118, 149; Soergel/Hönn, BGB, 13. Aufl., § 826, Rn. 58; Füller, JR 2006, 201, 202; Oetker, LMK 2005, 87; Hönn, WuB IV A. § 826 BGB 3.05).

Dieser Schaden entfällt auch nicht dadurch, dass durch ein nachträglich bereitgestelltes Softwareupdate die Gefahr der Betriebsuntersagung beseitigt werden kann. Denn maßgeblich für die Beurteilung des Schadenseintritts ist der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses. Zu diesem Zeitpunkt ist der Kläger zum Abschluss des Kaufvertrags verleitet worden, den er in Kenntnis der Softwaremanipulation und auch in Kenntnis des nachträglich zur Verfügung gestellten, jedoch fachlich umstrittenen Softwareupdates nicht abgeschlossen hätte. Der Kläger hat insoweit schlüssig dargelegt, dass er künftige

mit dem Softwareupdate verbundene Nebenwirkungen und Nachteile befürchte. Aus diesem Grund habe er sich entschieden, das Update nicht aufzuspielen und mithin die nunmehr eingetretene Betriebsuntersagung zu riskieren. Liegt der Schaden – wie hier – in einem unter Verletzung des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des Klägers sittenwidrig herbeigeführten ungewollten Vertragsschluss, so entfällt dieser Schaden nicht dadurch, dass sich der Wert oder Zustand des Vertragsgegenstandes nachträglich verändert. Dies stünde dem Schutzzweck des § 826 BGB entgegen. Es muss deswegen bei der Feststellung verbleiben, dass der Kläger mit den Folgen eines ungewollten Kaufvertragsabschlusses belastet ist und bleibt (vgl. BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 397/19; vgl. auch OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18; OLG Köln, Beschl. v. 03.01.2019 – 18 U 70/18; OLG Koblenz, Urt. v. 12.06.019 – 5 U 1318/18).

Schließlich ist hier auch der Schutzzweck des § 826 BGB betroffen. Um das Haftungsrisiko in angemessenen und zumutbaren Grenzen zu halten, ist der Haftungsumfang im Bereich des § 826 BGB nach Maßgabe des Schutzzwecks der Norm zu beschränken. Ein Verhalten kann hinsichtlich der Herbeiführung bestimmter Schäden, insbesondere auch hinsichtlich der Schädigung bestimmter Personen, als sittlich anstößig zu werten sein, während ihm diese Qualifikation hinsichtlich anderer, wenn auch ebenfalls adäquat verursachter Schadensfolgen nicht zukommt. Die Ersatzpflicht beschränkt sich in diesem Fall auf diejenigen Schäden, die dem in sittlich anstößiger Weise geschaffenen Gefahrenbereich entstammen (BGH, Urt. v. 11.11.1985 – II ZR 109/84; siehe auch BGH, Urt. v. 03.03.2008 – II ZR 310/06; vgl. ferner Wagner, MüKo BGB, 7. Aufl., § 826, Rn. 46 m.w.N.). Durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der manipulierten Software ist aber – wie bereits ausgeführt – gerade der jeweilige Käufer durch den ungewollten Vertragsschluss in sittenwidriger Weise geschädigt worden. Mithin kann nicht angenommen werden, dass der von dem Kläger geltend gemachte Schaden nicht vom Schutzzweck des § 826 BGB gedeckt sei (vgl. OLG Celle, Urt. v. 20.11.2019 – 7 U 244/18; OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18, Rn. 81 f.).

Hiervon ausgehend steht dem Kläger in Übereinstimmung mit der zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB i.V.m. §§ 249 ff. BGB zu. Dieser ist auf das negative Interesse gerichtet, d. h. der Kläger kann verlangen, so gestellt zu werden, wie er stehen würde, wenn er das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte. Der Kläger könnte daher entweder das Fahrzeug behalten und den Minderwert sowie etwaige weitere Schadenspositionen beanspruchen oder aber die Rückabwicklung des Kaufvertrages verlangen. Im letzteren

Fall, für den sich der Kläger hier entschieden hat (s.o.), muss er sich allerdings dafür, dass er das Fahrzeug seit seinem Kauf zur uneingeschränkten Verfügung nutzen konnte, eine Nutzungsvergütung anrechnen lassen (vgl. BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19; OLG Celle, Urt. v. 20.11.2019 – 7 U 244/18; OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18, Rn. 85 m.w.N.; zur Berechnungsmethode: Rn. 92 ff.). Dem steht auch nicht entgegen, dass dem Kläger der Betrieb des Fahrzeugs durch Bescheid des Landkreises Verden vom 10.08.2020 untersagt wurde. Denn es stand dem Kläger frei, an der Rückrufaktion teilzunehmen und das vorhandene Softwareupdate aufzuspielen.

Die Anrechnung erfolgt dabei im Wege der Vorteilsausgleichung.

Zur Berechnung des Nutzungsersatzes legt die Kammer folgende Formel zugrunde:

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer seit Kauf}}{\text{Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$$

(vgl. zur Berechnungsmethode BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

Bei der Berechnung des Nutzungsersatzes geht die Kammer vorliegend von einer Gesamtlaufleistung von 350.000 km aus. Die Ermittlung erfolgte durch gerichtliche Schätzung im Sinne des § 287 Abs. 2 ZPO, wobei die Kammer für den streitgegenständlichen 3-Liter-Motor eine höhere Gesamtlaufleistung annimmt als für Fahrzeuge mit einem 2-Liter-Motor, bei denen die Kammer – wie auch der BGH – von einer Gesamtlaufleistung von 300.000 km ausgeht. Bei dem vorliegend gezahlten Kaufpreis von 43.600,00 € und einem Kilometerstand des Fahrzeugs beim Kauf von 57.355 km sowie von 79.729 km zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ergibt sich ausgehend von der vorgenannten Formel ein Nutzungsersatz von 3.333,41 €, den der Kläger sich auf den gezahlten Kaufpreis anrechnen lassen muss:

$$\frac{43.600,00 \text{ €} \times (79.729 \text{ km} - 57.355 \text{ km})}{350.000 \text{ km} - 57.355 \text{ km}} = 3.333,41 \text{ €}$$

Es verbleibt folglich ein Kaufpreisrückerstattungsanspruch von 40.266,59 €:

$$43.600,00 \text{ €} - 3.333,41 \text{ €} = 40.266,59 \text{ €}$$

2. Der aus dem Tenor ersichtlichen Zinsanspruch auf die Hauptforderung des Klägers folgt aus §§ 288, 291 BGB. Das außergerichtliche Schreiben des Klägers vom 10.05.2019 war dem gegenüber nicht verzugsbegründend, da es keinerlei Angaben zu der gegen zu

rechnenden Nutzungsentschädigung enthielt (vgl. dazu auch BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

3. Der Kläger kann die Feststellung des Annahmeverzugs verlangen. Nachdem die Beklagte mit ihrem Klageabweisungsantrag die Rücknahme des Fahrzeugs abgelehnt hatte, befand sie sich von diesem Zeitpunkt an im Annahmeverzug. Das außergerichtliche Schreiben des Klägers war nicht (annahme-) verzugsbegründend (s.o.).

4. Die Beklagte ist unter dem Gesichtspunkt der Schadensersatzpflicht zudem zur Freistellung des Klägers von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.706,94 € verpflichtet. Dieser Betrag ergibt sich auf Grundlage der Höhe der berechtigten Klageforderung in Höhe von 40.266,59 € gemäß einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr zuzüglich 20,00 € Postpauschale und 19 % Umsatzsteuer.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zuvielforderung des Klägers war verhältnismäßig gering und hat keine höheren Kosten veranlasst.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht nach § 709 S. 1 und 2 ZPO.

Die Höhe des Streitwerts folgt dem Forderungswert des Klageantrags zu 1.

