

Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

18a O 22/19



Verkündet am 29.10.2019

Janßen, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Düsseldorf**
IM NAMEN DES VOLKES**Urteil**

In dem Rechtsstreit

des

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn Rechtsanwälte
Partnerschaft, Marcusallee 38, 28359
Bremen,

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte KPMG
Rechtsanwaltsgesellschaft mbH,
Alfredstraße 277, 45133 Essen,hat die 18a Zivilkammer Düsseldorf
auf die mündliche Verhandlung vom 18.09.2019
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Bronczek als Einzelrichter

für Recht erkannt:

1.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 28.062,91 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10. Juli 2019 zu zahlen;

die Beklagte wird weiter verurteilt, den Kläger von allen Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Volkswagenbank, Gifthorner Straße 57, 381122 Braunschweig, vom 26. Januar 2017 zu Vertrags-Nummer : – und derzeit in Höhe von 26.037,37 - freizustellen

jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe – und Übereignungsanspruchs bezüglich des Fahrzeugs VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN aus dem oben genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Volkswagenbank GmbH

2.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers in VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN in Annahmeverzug befindet.

3.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 4% aus 27.000,- EUR vom 2. Februar 2017 bis zum 9. Juli 2019 zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 10% und die Beklagte zu 90%.

Das Urteil vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages.

Die Klägerin darf die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe des jeweils vollstreckbaren Betrages leistet.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aufgrund eines vom Kläger erworbenen VW Touareg 3.0 V6.

Die Klägerin erwarb bei dem Autohaus Moll in Düsseldorf einen gebrauchten VW Touareg 3.0 V6 mit einer Kilometerleistung von 11.065 km zu einem Kaufpreis von 57.3000,- EUR brutto. Den Kaufpreis zahlte er in Höhe von 27.0000 am 2. Februar 2017, bezüglich des Restes erfolgte eine Finanzierung mit Monatsraten in Höhe von 237,61 EUR und einer Schlussrate von 22.000,- EUR.

In dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter 3.0-Liter Dieselmotor verbaut.

Am 9. Februar 2018 veröffentlichte das Kraftfahrtbundesamt eine Verpflichtung der Beklagten zum Rückruf dieses Fahrzeuges mit der Beschreibung:

„Entfernung der unzulässigen Abschalteneinrichtung“

Diese Rückrufaktion wurde nach einer Pressemitteilung des Kraftfahrtbundesamtes bereits am 8. Dezember 2017 angeordnet. Dementsprechend unterrichtete die Beklagte die Ehefrau des Klägers im Februar 2018.

Es war nach der Pressemitteilung des Kraftfahrtbundesamtes eine Ab- bzw. Umschalteinrichtung eingebaut, die Einfluss auf die Abgasmessung nahm. Dies geschah dadurch, dass die verwendete Software im Prüfzyklus eine schadstoffmindernde Aufwärmstrategie anwandte, die überwiegend im realen Verkehr nicht aktiviert wird und die Nutzung von AdBlue einschränkt.

Die zuständige Behörde hat die technische Maßnahme für das Fahrzeug freigegeben, nämlich die Installation eines Software-Updates.

Auch ohne das Software-Update ist das streitgegenständliche Fahrzeug fahrbereit und verkehrssicher. Die EG-Typengenehmigung wurde bislang nicht entzogen. Das KBA betrachtet das Aufspielen des Software-Updates jedoch als verpflichtend und entzieht die Betriebserlaubnis, wenn das Software-Update nicht erfolgt.

Der Kläger vertritt die Auffassung,

bereits die Manipulation der Motorsteuerung durch den Hersteller VW stelle einen Sachmangel dar. Das Verhalten der Beklagten verstoße u.a. gegen § 826 BGB, die Verwendung der Manipulationssoftware sei aus Profitgier erfolgt. Die Beklagte habe gewusst, dass der Einbau der Software zu einem zulassungsrechtlich illegalen Zustand führen und der Wert des Fahrzeugs dadurch gemindert werde. Es bestehe die Gefahr des Eintritts von Folgeschäden nach Durchführung des Updates.

Er behauptet,

es drohe die Stilllegung des Fahrzeugs, mit der Folge, dass er das Fahrzeug nicht mehr auf öffentlichen Straßen und Wegen bewegen dürfe. Zum Kaufzeitpunkt sei er auf der Suche nach einem umweltfreundlichen und wertstabilen Fahrzeug gewesen, welches die Voraussetzungen für eine grüne Plakette“ erfüllte. Gerade der Umweltaspekt habe für ihn – auch im Hinblick auf den Wiederverkaufswert – ein wichtiges Kaufargument dargestellt.

Eine Nachbesserung des Fahrzeugs hält der Kläger für unzumutbar. Wegen des diesbezüglichen Vortrags wird auf das schriftsätzliche Vorbringen des Klägers verwiesen.

Der Kläger beantragt,

1.

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 34.365,91 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen

5

Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit (dem 10. Juli 2019), abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 02.02.2017, die sich nach folgender Formel berechnet:

$(57.300,00 \text{ EUR} * \text{ gefahrene Kilometer}) : 300.000 \text{ km}$

zu zahlen;

2

die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von allen Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Volkswagenbank, Gifthorner Straße 57, 381122 Braunschweig, vom 26. Januar 2017 zu Vertrags-Nummer – und derzeit in Höhe von 26.037,37 - freizustellen

jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe – und Übereignungsanspruchs bezüglich des Fahrzeugs VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN _____ aus dem oben genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Volkswagenbank GmbH;

3

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des PKWs des Klägers in VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN _____ in Annahmeverzug befindet.

4.

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu leisten für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN _____ mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

5.

die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4% aus 27.000,- EUR vom 2. Februar 2017 bis Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung,

das Software-Update führe zu keinerlei Funktionsbeeinträchtigung, da es auch durch die zuständige Behörde freigegeben worden sei.

Das streitgegenständliche Fahrzeug habe durch die installierte Software keinen Wertverlust erlitten. Die Preise am Gebrauchtwagenmarkt unterlägen vielmehr einer natürlichen Schwankung. Die für die technische Überarbeitung erforderliche Arbeitszeit betrage weniger als eine Stunde und die Kosten hierfür seien gering und würden von ihr übernommen. Überdies wirke sich die Überarbeitung des Fahrzeugs nicht negativ auf Fahr- und andere Eigenschaften des Fahrzeugs aus.

Sie ist der Ansicht,

sie habe nicht sittenwidrig gehandelt. Der Gesetzgeber habe sich bewusst dafür entschieden, dass es für die Typengenehmigung auf die Laborwerte und nicht auf den Realbetrieb ankommt. Da das Fahrzeug nicht mangelhaft sei, habe sie den Kläger auch nicht über die Mangelfreiheit des Fahrzeugs getäuscht. Jedenfalls fehle es für eine Haftung nach § 826 BGB an der besonderen Verwerflichkeit. Selbst bei einem Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 Nr. 19 VO (EU) 715/2007 ergäbe sich keine besondere Verwerflichkeit, weil die Norm ausweislich der Erwägungsgründe vorrangig der Verbesserung der Luftqualität diene. Ein Gebot der guten Sitten gerade im Verhältnis zum Kläger lasse sich der Verordnung nicht entnehmen. Überdies sei auch nicht von einem ihr zurechenbaren Schädigungsvorsatzes auszugehen. Der insoweit darlegungs- und beweisbelastete Kläger habe nicht ausreichend substantiiert dazu vorgetragen, wer zu welchem Zeitpunkt auf der maßgeblichen Vorstandsebene von dem Einbau der Software überhaupt Kenntnis gehabt habe. Die Voraussetzungen der sekundären Darlegungslast seien nicht erfüllt. Unabhängig davon, habe sie Ermittlungen zur Entstehung der streitgegenständlichen Software eingeleitet, die noch andauerten. Nach dem aktuellen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass ein Vorstandsmitglied im aktienrechtlichen Sinne zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses von dem Einsatz der Software Kenntnis gehabt habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist im Wesentlichen begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von 28.062,91 EUR EUR sowie die entsprechende Freistellung von den Verpflichtungen aus dem Darlehensvertrag (§ 826 BGB).

1.

Die Verwendung der Motorsteuerungssoftware stellt im Ergebnis eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung des Klägers dar.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (BGH NJW 2014, 1098, 1099). In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (BGH NJW 2014, 1098, 1099; BGH, NJW-RR 2013, 550 Rn. 25 und NJW-RR 2013, 1448 Rn. 14 mwN). Es müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks oder wegen des angewandten Mittels oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen (BGH NJW 2014, 1098, 1099). Für die Annahme der Sittenwidrigkeit genügen weder der Verstoß gegen eine gesetzliche Vorschrift noch die Tatsache eines eingetretenen Vermögensschadens; vielmehr muss sich die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben (BGH NJW 2012, 1800, 1803).

Die vorgenannten Voraussetzungen sind in dem VW-Komplex offensichtlich gegeben. Die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten ergibt sich aus der

Zweck-Mittel-Relation, der hierbei zu Tage tretenden besonders verwerflichen Geschäftsgesinnung und dem Ausmaß des schädigenden Verhaltens.

a)

Die Beklagte hat das von ihr so bezeichnete Abgassystem (im Folgenden als „Software“ bezeichnet) objektiv ganz offensichtlich alleine deshalb eingesetzt, um ihren Umsatz und Gewinn zu steigern, indem sie sich, unter geringstmöglichen technischen Aufwand und damit Entwicklungskosten eine Typengenehmigung erschlichen hat. Es sollte in jedem Fall sichergestellt und der Eindruck bestätigt werden, das streitgegenständliche Fahrzeug halte im Prüfstand die maßgeblichen Grenzwerte ein.

Daran ändert auch nichts, dass sich der Gesetzgeber aus hier nicht zu beurteilenden Gründen – möglicherweise auch unter dem Einfluss einer wirtschaftlich starken Lobby – dafür entschieden hat, dass für die Erteilung der Typengenehmigung eine Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte der Abgaswerte unter jeder Realität entbehrenden Laborbedingungen entscheidend ist. Wenn dies – entsprechend dem Sachvortrag der Beklagten - allgemein bekannt, drängt sich Frage auf, weshalb es der Software überhaupt bedurfte. Laborbedingungen, also das Fahren des Fahrzeuges auf einem Rollenprüfstand, mit einer standardisierten Ausstattung des Fahrzeuges und unter bestimmten Klimabedingungen des Prüfraumes und einem festgelegten Ablauf von Belastung und Entlastung des Motors führt bereits zu Werten, die in der Realität praktisch nicht erreichbar sind, weil auch die simulierten Fahrsituation und die Ausstattung des Fahrzeuges und die Klimabedingungen nicht vorkommen.

Wenn diese nach der standardisierten Methode ermittelten Werte nach der Entscheidung des Gesetzgebers maßgeblich sein sollen, mag dies zu kritisieren sein, entsprechende Änderungen sind zwischenzeitlich vorgenommen worden, es war aber nun mal die Entscheidung des Gesetzgebers.

Unter diesen Prüfbedingungen muss das Fahrzeug die Grenzwerte aber auch ohne die Software einhalten. Dies veranlasst die Frage, aus welchem Grund es der Software bedurfte.

Diese Frage beantwortet die Beklagte in ihrem umfangreichen standardisierten Vortrag nicht. Die Beklagte lässt vielmehr nur vortragen, was die Software nicht steuert und worauf sie keinen Einfluss nimmt. An der entscheidenden Stelle der Ausführungen, nämlich der Erklärung zum Sinn und Zweck des Einsatzes der Software, bricht der Vortrag ab. Dieses kann doch nur bedeuten, dass auch gegenüber den Gerichten wesentliche Dinge verschleiert werden sollen Dies

wiederum legt zumindest den Verdacht sehr nahe, dass mittels der Software der Motor oder andere das Abgasverhalten beeinflussende Steuerungselemente des Fahrzeuges so beeinflusst werden, dass unter Prüfungsbedingungen die Grenzwerte eingehalten werden können, aber diese Beeinflussung wieder sofort abgeschaltet wird, sogar ausgeschaltet werden muss, wenn sich das Fahrzeug unter Realbedingungen bewegt. Wenn dieses aber erforderlich ist, begründet dies den starken Verdacht, dass die von der Software durchgeführten Komponenteneinstellungen gerade nicht für einen dauerhaften Fahrbetrieb geeignet sind, ja möglicherweise Fahrzeugteile sogar schädigen können. Dies bedeutet aber im Umkehrschluss, dass die Motor- und Komponenteneinstellungen des Realbetriebs, wenn sie unter Laborbedingungen verwendet werden, nicht die Grenzwerte eingehalten hätten. Es bedurfte vielmehr zusätzlicher Einstellungen an den maßgeblichen technischen Komponenten. Dies widerspricht aber offensichtlich den Zulassungsbedingungen. Danach sind maßgeblich für die Prüfung der technischen Vorgaben der Zulassung eines Fahrzeuges die technischen Einstellungen des Realbetriebs, die – insoweit unverändert - unter den genormten Laborbedingungen gemessen werden. Aus diesem Grund ist eine Software auch schlicht verboten, mit der diese Prüfung der Zulassungsbedingungen unter Täuschung der staatlichen Organe umgangen wird (vgl. dazu Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages WD 7 – 3000 -031/16).

Die Verwendung dieser Software muss auch aus rücksichtslosem und die Allgemeinheit schädigendem Gewinnstreben eingebaut worden sein. Entweder hatte die Beklagte keinen Motor, der unter gesetzeskonformen Bedingungen arbeitet oder der Einbau eines gesetzeskonformen Motors hätte dem Absatz geschadet, weil er zu höheren Kosten geführt hätte. Mit dem Einsatz der Software hat die Beklagte sich durch nichts zu rechtfertigende Sondervorteile verschafft. Sie hat vielmehr die Aufsichtsbehörden und den Nutzer der Fahrzeuge, die Verwendung des Wortes „Kunde“ verbietet sich, unter Ausnutzung ihres technischen Wissen und des Vertrauens, welches sich die Beklagte in der Vergangenheit als seriöses Unternehmen, welches ein Synonym für Qualität war, getäuscht um den Umsatz bzw. den Gewinn zu erhöhen.

Andernfalls, d.h. wenn der Einsatz der manipulativen Software rechtlich nicht zu beanstanden gewesen wäre, wie die Beklagte meint vortragen zu müssen, um auch das Gericht zu täuschen, wäre auch nicht erklärbar, warum die Beklagte sich dem behördlichen Nachbesserungsverlangen unterworfen hat und bereits ein Unternehmensbußgeld von 1.000.000.000,- EUR akzeptiert hat (vgl. Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Braunschweig vom 13. Juni 2018).

Das Fahrzeug weist eine Negativeigenschaft auf, von der kein Käufer ausgehen muss und die ihm bewusst verschwiegen wurde. Jeder Käufer, der ein Kraftfahrzeug erwirbt, geht davon aus, dass der Hersteller die gesetzlichen Bestimmungen, die zu seiner Sicherheit und seiner Gesundheit aber auch der Sicherheit und der Gesundheit der Allgemeinheit erlassen wurde, genauestens einhält. Er geht auch davon aus, dass das Fahrzeug nicht upgedatet werden muss, um nicht die Zulassung entzogen zu bekommen. Er geht weiterhin davon aus, dass die verwendeten Komponenten, einem Dauertest ausgesetzt worden sind, die dem Lebenszyklus eines Fahrzeuges entsprechen. Diese Sicherheit können und müssen die Erwerber von Fahrzeugen mit einem Motor der streitgegenständlichen Art nicht mehr haben.

Selbst wenn die Beklagte nach dem Update eine Sondergarantie einräumt, wird der Kunde bzw. das Fahrzeug unfreiwillig zum Versuchsobjekt. Er trägt das ständige Risiko das an dem upgedaten Fahrzeug Fehler auftreten, er hat den Aufwand eine Werkstatt aufzusuchen, er hat das Risiko, das erkannt wird bzw. die Beklagte oder einer ihrer Tochtergesellschaften zugibt, dass dieser Fehler auf dem Update beruht, es besteht möglicherweise sogar die Gefahr, dass die Beklagte oder von ihr angestiftet ein Händler die – verfehlte – Rechtsauffassung vertreten wird, der Kunde müsse den Ursachenzusammenhang beweisen. Die Kunden bekommen danach für ihr Geld nicht nur ein Kraftfahrzeug sondern die „Anwartschaft“ des Erhalts einer Vielzahl von Problemen und das über die Lebensdauer des Fahrzeuges. Dafür haben die Kunden aber nicht bezahlt. Sie sind auch nicht die Versuchsfahrer der Beklagten.

Dieses Verhalten verlangt die Bewertung des dargestellten Verhaltens als „Sittenwidrig“. Die Beklagte hat sich aus Eigennutz rücksichts- und bedenkenlos durch gesetzwidriges Verhalten über die berechtigten Interessen der Allgemeinheit – nämlich dem Interesse am Schutz der Umwelt und Gesundheit, insbesondere in Form der Reduzierung von Schadstoffen in der Luft – hinweggesetzt und dabei wirtschaftliche Nachteile für die betroffenen Käufer sehenden Auges in Kauf genommen hat (vgl. bezüglich dieser Wertung für den E 189 Motor auch OLG Oldenburg – 2 U 9/18 – Hinweis vom 19. Juni 2018; OLG Köln – 15 U 104/18 – Beschluss vom 27. September 2018, OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 – 5 U 1318/18 –, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 25. Mai 2019 – 13 U 144/17 –, juris; OLG Köln, Urteil vom 06. September 2019 – 19 U 51/19 –, juris; OLG Hamm, Urt. v. 10.09.2019 – 13 U 149/18 veröffentlicht unter BeckRS 2019, 20495; 4. Zivilsenat des Kammergerichts – Pressemitteilung des Kammergerichts vom 20. August 2019). Für den streitgegenständlichen Motor kann nichts anders gelten. Auch insoweit legt die

Beklagte mit keinem Wort dar, weshalb überhaupt eine derart vom Kraffahrtbundesamt beanstandete Software eingebaut wurde, wenn es auch ohne die von der Software durchgeführte Steuerung geht.

Einer Haftung der Beklagten stehen auch Schutzzweckgesichtspunkte des § 826 BGB nicht entgegen, da diese Norm jedes Rechtsgut vor deliktischen Eingriffen von Vertragspartnern oder Dritten schützt.

b)

Dieses haftungsbegründende Verhalten ist der Beklagten gemäß § 31 BGB auch zuzurechnen.

Für die Entscheidung ist davon auszugehen, dass der Vorstand oder jedenfalls Teile des Vorstands Kenntnis von der manipulierenden Motorsteuerungssoftware, deren Wirkung und deren Bedeutung für die Verkehrsfähigkeit der betroffenen Fahrzeuge gehabt und deshalb auch vorsätzlich gehandelt haben. Diese Behauptung des Klägers ist gem. § 138 Abs. 1 ZPO als zugestanden zu behandeln (vgl. BGH 1996, 315, 317), weil sie von der Beklagten nicht ausreichend bestritten wurde und es nicht fernliegt, dass der Vorstand, dem es obliegt, das Unternehmen den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu organisieren und zu führen, über Kenntnisse der Manipulation verfügte. Die durch Installation der Software vorgenommene Manipulation war – insbesondere im Hinblick auf die Zahl der im Konzern betroffenen Fahrzeuge und die räumliche Reichweite ihres Vertriebs – derart schwerwiegend, dass es bei pflichtgemäßer Organisation des Unternehmens nur schwer vorstellbar erscheint, eine derartige Täuschung habe an dessen Vorstand vorbei ins Werk gesetzt werden können.

Der bestreitende Vortrag der Beklagten hierzu genügt den an ihn gem. § 138 Abs. 1 ZPO zu stellenden Anforderungen nicht. Der Kläger als an sich darlegungs- und beweisbelastete Partei, worauf die Beklagte unter Zitierung von Entscheidungen des Bundesgerichtshofes wiederholt und seitenlanger wörtlicher Wiedergabe von Urteilen hinweist, steht außerhalb des insoweit erheblichen Geschehensablaufs, während die Beklagte alle wesentlichen Tatsachen kennt oder bei gehöriger Anstrengung aufgrund der seit Aufdeckung des „Dieselskandals“ bereits erheblich verstrichenen Zeit kennen muss und deshalb über die besseren Kenntnisse des Sachverhalts verfügt. Unter diesen Voraussetzungen durfte die

Beklagte sich nicht mit einfachem Bestreiten begnügen. Vielmehr hätte sie in den Grenzen des ihr Zumutbaren konkret darlegen müssen, dass und warum ihr Vorstand von der Manipulation keine Kenntnis hatte und dass diese Unkenntnis nicht auf einem Organisationsverschulden beruht.

Grundlage der sekundären Darlegungslast sind § 138 Abs. 2 und 3 ZPO sowie der aus § 242 BGB abgeleitete Grundsatz der redlichen Prozessführung. Von einer redlichen Prozessführung ist bei der Beklagten, die wie dargelegt auch versucht hat, das Gericht zu täuschen, jedoch in keiner Weise auszugehen.

Dies zeigt sich bereits darin, dass sie durch Ihre Prozessbevollmächtigten vortragen lässt, die hausinternen Untersuchungen seien noch nicht abgeschlossen, bzw. hätten noch keine relevanten Erkenntnisse gebracht.

Dass es relevante Erkenntnisse und Unterlagen gibt, zeigen die Durchsuchungsmaßnahmen der Staatsanwaltschaft bei der Kanzlei Jones Day. Die Beklagte hat sich mit ihrer nicht begründeten Verfassungsbeschwerde dagegen gewehrt, dass diese Unterlagen den Ermittlungsbehörden zugänglich gemacht werden (Bundesverfassungsgericht – 2 BvR 1405/17 und 2 BvR 1780/17 – Beschluss vom 27. Juni 2018). Bereits die Durchführung dieses Verfahrens und die formellen Argumente der Beklagten in diesem Verfahren zeigen, dass es ihr erstrangiges Ziel ist, weder die staatlichen Behörden noch die Öffentlichkeit Informationen zu den Entscheidungsprozessen zugänglich zu machen, vielmehr alles auch nur rechtlich mögliche daran zu setzen, dass diese Informationen eben nicht bekannt werden. Daher kann der Vortrag, ihr seien keine weiteren Informationen bekannt nur als sehr moderat formuliert „Unwahrheit“ bezeichnet werden. Die Beklagte legt nichts zu den internen Informationabläufen, Kontrollmechanismen, sowie ihrem Compliance-System dar. Sie sagt auch nicht, wer, auf welcher Entscheidungsebene die Verwendung der Software genehmigt und wer die entsprechenden Typengenehmigungen beantragt hat. Der gesamte Vortrag der Beklagten ist vielmehr und erstrangig darauf ausgelegt, zu vertuschen und zu verschleiern.

Dem kann die Beklagte auch nicht dadurch begegnen, dass ihr ein weitgehender Sachvortrag nicht zumutbar ist. Wenn sie einerseits ein Bussgeld in Höhe von einer Milliarde EUR akzeptiert und andererseits in einem Zivilprozess, in dem der Autokäufer zwangsläufig weniger Informationen haben muss, als die staatlichen Behörden vortragen lässt, alles sei rechtmäßig gewesen und ihr sei keinerlei Fehlverhalten vorzuwerfen, stellt dies einen unauflösbaren Widerspruch dar, den die

Beklagte erklären muss. Dies gilt auch im Hinblick auf ihre Reaktion auf die Anklage in dem Verfahren bei dem United States District Court Eastern District auf Michigan (16-CR-20394), in dem ein führendes Mitglied der Geschäftsführung erklärt hat „VV plädiert schuldig... Betrug“. Dabei ist unerheblich, dass in den USA abweichende Zulassungsvorschriften bestehen und dort ein technisch abweichender Motor vertrieben wurde. Im Kern unterscheiden sich die Sachverhalte nicht wesentlich. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass dem Kunden in Deutschland weitaus weniger rechtliche Möglichkeiten zustehen als in den USA und dort daher der Druck und damit die Motivation zur Schadensvermeidung und Beilegung der Auseinandersetzungen durch die Beklagte deutlich höher war.

2.

Der Kläger hat durch dieses haftungsbegründende Verhalten auch einen Schaden erlitten.

Ein Schaden ist bereits jeder nachteiligen Einwirkung auf eine Vermögenslage. § 826 BGB schützt nicht nur das Vermögen an sich, vielmehr setzt diese Vorschrift bereits bei der Beschränkung der Dispositionsfreiheit des Geschädigten an. Ein Schaden im Sinne dieser Vorschrift ist bereits gegeben, wenn der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte. Der Schadensersatzanspruch zum Ausgleich einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung besteht nicht nur in dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung auf die objektive Vermögenslage sondern auch von einer auf der durch das sittenwidrige Verhalten beruhenden Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. dazu LG Oldenburg – 1 O 427/17 – Urteil vom 29. Mai 2018 m.w.N.).

Ob der Kläger umweltbewusst ist oder nicht, ob das Fahrzeug einen Wertverlust hat oder nicht, ob die Emissionswerte zutreffend sind oder nicht und ob letzteres nun ein kaufentscheidender Faktor des Klägers ist, kann dahinstehen.

Es bestehen keinerlei Zweifel daran, dass kein vernünftiger Käufer, wenn er über die vorliegenden Probleme informiert worden wäre, insbesondere zu den wirtschaftlichen und rechtlichen Auswirkungen des verwerflichen Verhaltens der Beklagten diesen Kaufvertrag geschlossen hätte. Die Gesetzmäßigkeit eines Kraftfahrzeuges, welches nicht mit einem der größten Unternehmensskandale in Deutschland, die für das Unternehmen Veranlassung sind, Bussgelder in bisher nicht verhängter Höhe zu akzeptieren, belastet ist, ist für jeden vernünftigen Käufer elementare Grundlage eines Kraftfahrzeugkaufes, ohne dass dieses noch gesondert betont werden muss.

3.

Der Kläger muss sich bei der Schadensberechnung nach der Differenzmethode den Wert der von ihm bis zur letzten mündlichen Verhandlung gezogenen Nutzungen anrechnen lassen (vgl. dazu auch OLG Koblenz, OLG Karlsruhe a.a.O.). Die Gesamtleistung des Fahrzeuges schätzt das Gericht mit 300.000 km. Bei der Übergabe hatte das Fahrzeug bereits eine Laufleistung von 11.065 km. Daraus errechnet sich der Abzugsbetrag bei einer zu berücksichtigenden Laufleistung von 42.620 der Abzugsbetrag von 6.303 EUR.

4.

Die Feststellung des Annahmeverzuges war auszusprechen, da die Beklagte die Zahlung des Schadensersatzes gegen Rückgabe des Fahrzeuges verweigert hat.

5.

Der Feststellungsantrag ist unbegründet.

Es ist nicht erkennbar, welcher weitergehender noch nicht bezifferbarer Schaden eintreten können soll, wenn der Kauf für den Kläger – entsprechend dem Tenor – rückabgewickelt ist.

6.

Die Zinsentscheidung folgt aus §§ 849, 280, 286, 288 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Streitwert: 55.377,78 EUR

Bronczek