

Landgericht Oldenburg  
[REDACTED]

**Landgericht  
Oldenburg**

GensnlPophteanwälte.

12 Oki. 2020

Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen  
Gansel Rechtsanwälte  
[REDACTED]

Ell iy egal gen J

Geschäftsnummer (bitte stets angeben)

**1 O 939/20**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
[REDACTED]

Durchwahl

0441 / 220 2305

Datum

05.10.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

**in dem Rechtsstreit**

**[REDACTED] gegen Volkswagen AG**

erhalten Sie die Anlage(n) zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
Auf Anordnung

Schneider  
Justizangestellte

Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt  
und ist ohne Unterschrift gültig.

Dienstgebäude  
[REDACTED]

Sprechzeiten

Telefon  
0441 / 220 0  
Telefax  
0441 / 220  
2306

Parkmöglichkeiten  
Bitte nutzen Sie öffentliche  
Parkmöglichkeiten.  
Öffentliche Verkehrsmittel  
**achsen.de**

Bankverbindung  
IBAN:  
BIC: NOLADE2HXXX



Gesamt-Rechtsanwälte.

12. Okt. 2020

Eingegangen

**Landgericht  
Oldenburg**  
**Im Namen des Volkes**  
**Urteil**

1 O 939/20

Verkündet am 06.10.2020

Schubert, JAe  
Urkundsbeamter(in) der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

[REDACTED], [REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED],

Wallstraße 59,

Geschäftszeichen:

[REDACTED]

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand vertr. d. d. Vors. Dr. [REDACTED], Berliner Ring 2,  
38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte und

[REDACTED],

Geschäftszeichen: BT200361

hat das Landgericht Oldenburg durch die Richterin am Landgericht Rieckhoff auf die mündliche Verhandlung vom 08.09.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 20.480,- EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 27.5.2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und

Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A3 2,0 TDI mit der  
Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei

Fahrzeugschlüsseln, KfZ Schein und Kfz Brief und Serviceheft sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von 5.473,86 EUR.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.171,67 EUR freizustellen.
5. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.
6. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
7. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
8. Der Streitwert wird auf 20.480,- EUR festgesetzt.

### **Tatbestand:**

Der Kläger macht Schadensersatz- und Feststellungsansprüche gegenüber der Beklagten wegen des Erwerbs eines Audi A3 geltend.

Am 17.1.2017 kaufte der Kläger von der [REDACTED] in [REDACTED] einen gebrauchten Pkw Audi A 3 2,0 TDI S Tronic S line zu einem Kaufpreis von 20.480,-EUR. Das Fahrzeug ist am 24.1.2013 erstmals zugelassen worden und wies zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages einen Kilometerstand von 81.000 km auf.

In dem Fahrzeug des Klägers ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor der Baureihe EA 288 verbaut.

Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug wurden von der Beklagten mittlerweile Software-Updates aufgespielt.

Mit Schreiben vom 12.7.2019 forderte der Kläger die Beklagte auf, binnen 1 Monats 20.480,- EUR zu zahlen.

Der Kläger meint, dass das Landgericht Oldenburg örtlich zuständig sei. Er habe unter anderem einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen, da er im Zuständigkeitsbereich des Landgerichts Oldenburg seinen Wohnsitz habe.

Er behauptet, dass der in seinem Fahrzeug vor der Kalenderwoche 22/16 verbaute Motor EA 288 der Nachfolge der Baureihe EA 189 sei und wie dieser Motor, der durch den sog. Abgasskandal bekannt wurde, mit mehreren unzulässigen manipulierenden Abschaltvorrichtungen im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG ausgestattet (gewesen) sei.

Der in seinem Fahrzeug verbaute Motor verfüge über eine temperaturgebundene Abschaltvorrichtung, eine Zyklus/Prüfstandserkennung durch Fahrkurvenerkennung, eine Aufwärmstrategie, eine Manipulation von Warnmeldungen der on-board-Diagnose und eine AdBlue Minderdosierung, soweit ein SCR-Katalysator vorhanden sei. Sein Fahrzeug habe seine Serienfreigabe unstreitig vor der ■■■■ („Start of Production“) KW 22/16 bekommen. Er legt dazu mit den Anlagen 2 b und 2 die „Applikationsrichtlinien & Freigabevorlagen zum EA 189 und EA 288“ der Beklagten vor. Das von der Beklagten behauptete Ergebnis der Felduntersuchungen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) entspreche nicht dem heutigen Stand. Außerdem seien diese Untersuchungen unvollständig und sehr wahrscheinlich erst nach der Ausbedatung erfolgt. Die Beklagte lege keine konkreten Prüfunterlagen des KBA vor, aus denen sich auf den Zeitraum vor der KW 22/16 ergebe, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen verbaut seien.

Da das KBA bereits am 17.4.2019 Fahrzeug des Modells VW T6 zurückgerufen habe, in denen ebenfalls der hier streitgegenständliche Motor EA 288 verbaut sei, sei auch deshalb davon auszugehen, dass auch der Motor seines Fahrzeugs mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet (gewesen) sei.

So habe der streitgegenständliche Motor eine Abschaltvorrichtung enthalten, die erkenne, ob sich der Motor auf dem NEFZ Prüfstand oder im realen Betrieb befinde (Zykluserkennung), sodass dort deutlich weniger NOx ausgestoßen werde. Die Beklagte habe unstreitig gestellt, dass bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug aufgrund der Fahrkurvenerkennung eine Änderung der Motorsteuerungssoftware in Abstimmung mit dem Kraftfahrtbundesamt durch die von dem Kläger vorgelegte Applikationsfreigabe erfolge.

Weiterhin habe der streitgegenständliche Motor über ein sog. Thermofenster verfügt. Dieses schalte die Abgasreinigung im realen Betrieb bei den in Deutschland größtenteils herrschenden Außentemperaturen aus, so dass die Abgasreinigung nur innerhalb eines engen Temperaturfensters funktioniere. Außerhalb dieses Temperaturbereichs werde der Grenzwert für den Stickoxidausstoß überschritten.

Das Fahrzeug sei zudem mit einem SCR Katalysator ausgestattet, dessen Wirksamkeit von der Menge der zugeführten Harnsäure abhängt. Die Wirksamkeit werde durch Veränderungen der Einspritzmenge des AdBlue außerhalb des Rollenprüfstandes beeinflusst und damit die Abgasreinigung im normalen Fahrbetrieb reduziert. Weiterhin sei das in dem Fahrzeug vorhandene OBD so programmiert, dass es bei der Inspektion fälschlicherweise gemeldet habe, dass die Abgassysteme der Automobile ordnungsgemäß funktionieren.

Er habe sich vor Vertragsschluss insbesondere über Werbeinformationen der Beklagten über die Eigenschaften des streitgegenständlichen Fahrzeugs informiert, da er auf der Suche nach einem umweltfreundlichen und wertstabilen Fahrzeug gewesen sei. Wenn er gewusst hätte, dass typengenehmigungswidrig Abschaltvorrichtungen benutzt worden seien oder dass aufgrund der Emissionsbelastungen sein Fahrzeug von möglichen Fahrverboten betroffen sei, hätte er den Kauf nicht getätigt. Ebenso habe das streitgegenständliche Fahrzeug einen Wertverlust erlitten.

Die Organe der Beklagten hätten vorsätzlich und in Schädigungsabsicht gehandelt. Bereits im Jahr 2015 seien Stimmen laut geworden, dass die Beklagte mehrere Varianten der Betrugssoftware entwickelt und diese auch in den EA 288 Motor eingebaut habe. Es sei lebensfremd anzunehmen, dass der Vorstand und die übrigen Organe der Beklagten von so einem wesentlichen Produktmerkmal wie der illegalen Abschaltautomatik keine Kenntnis gehabt hätten. Der Beklagten obliege weiterhin die sekundäre Beweislast.

Das Aufspielen eines Softwareupdates sei grundsätzlich keine taugliche Mängelbeseitigungsmaßnahme. Es bestehe der Verdacht, dass dadurch Folgemängel beispielsweise in Form von Leistungsverlust, einem erhöhten Kraftstoffverbrauch, die Versottung von Abgaskanälen und eine Überbeanspruchung des Motors zu erwarten seien und die Abgaswerte weiterhin über den zulässigen Grenzwerten lägen. Zudem sei der Marktwert seines Fahrzeugs wegen der Betroffenheit vom Dieselskandal erheblich gesunken.

Nachdem der Kläger zunächst die sich aus dem Schriftsatz vom 12.4.2020 ergebenden, in Bezug genommenen Anträge angekündigt hat,

beantragt der Kläger nunmehr,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.480,- EUR nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 17 Januar 2017 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A3 2,0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, KfZ Schein und Kfz Brief und Serviceheft sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von 5.473,86 EUR,
2. festzustellen, dass sich der Rechtsstreit in Höhe von 611,03 EUR erledigt hat,

hilfsweise

3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das Fahrzeug der Marke Audi vom Typ A3 2,0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren,

weiter

4. festzu stellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet,
5. festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt,
6. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.789,76 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Kläger behaupte unzutreffend und ohne jede Tatsachengrundlage, dass in dem streitgegenständlichen EA 288 Fahrzeug eine Umschaltlogik wie in den EA 189 Fahrzeugen

zum Einsatz komme. Der Kläger trage nur pauschal zu etwaigen Abschaltvorrichtungen vor. Das Kraftfahrtbundesamt habe aber den streitgegenständlichen Motor EA 288 ab Oktober 2015 im Rahmen einer Felduntersuchung überprüft und festgestellt, dass dort keine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz komme, was sich aus dem Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen und dem Bericht des Kraftfahrtbundesamtes vom 10.1.2020 zur Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden beim Dieselmotoren“, den sie vorlegt.

Es liege keine „Abschaltvorrichtung“ gemäß Art. 3 Nr. 10 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vor, da auf das Emissionssystem nicht in unzulässiger Weise eingewirkt werde. Es gebe regulatorisch kein Verbot einer Fahrkurven- oder Zykluserkennung, solche seien auch nicht gleichbedeutend mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Auch stelle der Einsatz eines sog. Thermofensters keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar, da das AGR System praktisch bei allen Fahrten aktiv sei, so dass es sich um eine zulässige Abschaltvorrichtung handelt.

Weiterhin verfüge das Fahrzeug über kein SCR System, so dass auch kein AdBlue zur Abgasnachbehandlung eingespritzt werde.

Die habe den Kläger nicht getäuscht. Insoweit fehle auch jeder konkrete Vortrag, durch wen diese Täuschung erfolgt sein solle.

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die wechselseitig eingereichten Schriftsätze Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte gern. §§ 826, 31 BGB oder aber gern. § 831 BGB einen Anspruch in tenorierter Höhe.

Die verantwortlichen Mitarbeiter und/oder verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten haben den Kläger in sittenwidriger Weise vorsätzlich geschädigt, § 826 BGB.

Sittenwidrig i.S.d. § 826 BGB 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 vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft, vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH NJW 2014, 383).

Darlegungs- und beweisbelastet für die obigen Voraussetzungen ist insoweit grundsätzlich der Kläger. Hier liegen aber die Grundsätze der sog. sekundären Darlegungslast vor. Eine solche besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der primär darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (vgl. BGHZ 140 156 ff).

Der Kläger hat zu dem Vorliegen von mehreren unzulässigen und manipulierenden Abschaltseinrichtungen bereits in seiner Klageschrift konkret vorgetragen. Die Beklagte hat daraufhin das Vorliegen eine Zykluserkennung in ihrer Klageerwiderung eingeräumt, diese aber als zulässig angesehen und ansonsten den Vortrag des Klägers zu dem Vorliegen von unzulässigen Abschaltseinrichtungen bestritten und als unschlüssig eingeordnet. Der Kläger hat sodann in seinem Schriftsatz vom 31.8.2020 weiter konkretisiert und konkret zu dem in seinem Fahrzeug eingebauten Motor und den behaupteten vorliegenden Abschaltseinrichtungen und deren Funktionsweise vorgetragen und die Beklagte u.a. aufgefordert, Prüfunterlagen des Kraftfahrtbundesamtes vorzulegen, aus denen sich auf den Zeitraum vor der KW 22/16 ergebe, dass keine unzulässigen Abschaltseinrichtungen verbaut seien.

Der Kläger hat damit alles in seiner Position Mögliche getan, um schlüssig und detailliert zu dem Vorliegen der behaupteten unzulässigen Abschaltseinrichtungen vorzutragen. In einer solchen Konstellation trifft die Beklagte als Herstellerin des streitgegenständlichen Motors eine sekundäre Darlegungsobliegenheit. Insbesondere muss sie dazu vortragen, wozu die Zykluserkennung dient und wie die Diskrepanz zwischen Messergebnissen auf dem Prüfstand und Messergebnissen bei normalem Betrieb auf der Straße zustande kommen könnte.

Ein solcher Vortrag oder Beleg der Beklagten ist nicht erfolgt. Die von ihr als Anlage zur Akten gereichten Berichte der „Untersuchungskommission Volkswagen“ und des Kraftfahrtbundesamtes vom 10.1.2020 zur „Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselfahrzeugen“ weisen bereits keinen Bezug zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug auf. Insbesondere der Bericht vom 10.1.2020 trifft keine Aussage zu einem EA 288 Motor eines Audi A3, der vor der Kw22/16 gebaut wurde.

Weitere prüfbare Unterlagen legt die Beklagte nicht vor.



Damit genügt die Beklagte nicht ihrer sekundären Darlegungslast, so dass der Vortrag des Klägers als unstreitig und das Vorliegen von unzulässigen Abschalteinrichtung als zugestanden gilt.

Zur Überzeugung des Gerichts steht daher fest, dass das streitbefangene Fahrzeug bei Abschluss des Kaufvertrages mangelhaft gemäß § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB war, weil es wegen der unstreitig vorhandenen streitgegenständlichen Software von der von dem Kläger als Käufer zu erwartenden Beschaffenheit abwich. In dem Fahrzeug des Klägers war bei der Übergabe an ihn eine den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierende Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG installiert, die gern. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG unzulässig war. Dies hatte zur Folge, dass dem Fahrzeug die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB fehlte, wie die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde bestand und somit bei Gefahrübergang der weitere ungestörte Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet war (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, Vili ZR 225/17, zitiert nach juris).

Die für die Abgasmanipulation verantwortlichen Personen haben mit der Abschaltvorrichtung ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen. Allein plausibles Motiv ist insoweit, der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, weil sie noch nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben die Entwicklung und den Einbau der notwendigen Vorrichtungen unterließ. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich beim Kauf eines PKW für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten nachteilig beeinflusst worden ist. Die verantwortlichen Personen haben die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zum Vorteil der Beklagten ausgenutzt. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten PKWs bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und Umwelt- und Gesundheitsschäden zu riskieren, weil die Schadstoffemissionen (NOx) im regulären Fahrbetrieb aufgrund einer geringeren Abgasrückführung regelmäßig höher sind, als dies auf Grundlage der manipulierten Prüfungen mit optimierter Abgasaufbereitung zu erwarten war, lässt das

Verhalten insgesamt sittenwidrig erscheinen (LG Krefeld, Urteil vom 04. Oktober 2017, 2 O 19/17).

Die für die Entwicklung und den Einbau der streitgegenständlichen Motorsoftware zuständigen Personen handelten auch vorsätzlich i.S.d. § 826 BGB. Hierfür ist nicht erforderlich, dass es dem Schädiger auf den Eintritt des Schadens als Ziel seines Handelns ankam; ausreichend ist vielmehr, dass er den vorausgesehenen Schaden billigend in Kauf genommen hat (Palandt, 78. Aufl., § 826 Rn. 10 ff.). Davon ist hier auszugehen. Aus der Art und Weise des Vorgehens, nämlich einer planmäßigen Verschleierung der Manipulation, kann nach allgemeinen Erfahrungssätzen geschlossen werden, dass die handelnden Personen vorausgesehen und billigend in Kauf genommen haben, dass die Käufer der manipulierten Fahrzeuge Verträge über mangelhafte PKWs abschließen, für die sie - da der Mangel voraussichtlich und planungsgemäß unerkannt bleiben würde - den vollen Kaufpreis entrichten.

Der Kläger hat auch hier im Rahmen seiner Möglichkeiten vorgetragen, woraus er auf eine Kenntnis der Verantwortlichen des Konzerns schließt. Die Klagepartei hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei den Beklagten, sondern ist insoweit auf Presseberichte u.ä. angewiesen. Da es sich um konzerninterne Vorgänge handelt, ist dem Kläger eine weitere Substantiierung nicht möglich. Daher wäre es Sache der Beklagten, im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast darzulegen, dass ihr Vorstand oder andere Organe trotz der internen Überprüfungsmechanismen keinerlei Kenntnis von der Verwendung der in Rede stehenden Software und deren Auswirkungen hatten.

Die Beklagte hat auch insoweit nicht hinreichend dargetan, dass bei ihren Organen bzw. verfassungsmäßig berufenen Vertretern keine Kenntnis bestand, zumal der streitgegenständliche Motor konzernweit zum Einsatz kam. Bei der Ausstattung der Motoren mit der entsprechenden Software handelte es sich um eine wesentliche strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und - wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten Abgasskandals zeigen - ebenso großen Risiken, bei der kaum anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwickler in eigener Verantwortung getroffen worden ist. Dass diese Entscheidung nicht von den Vorständen angeordnet oder doch jedenfalls "abgesegnet" worden ist, ist angesichts des Umfangs der Implementierung kaum vorstellbar. Jedenfalls ist dies nur dann plausibel dargelegt, wenn die Entscheidungsprozesse im Hause der Beklagten hierzu offengelegt werden, woran es hier fehlt. Die Beklagte ist als juristische Personen verpflichtet, ihr Haus so zu organisieren, dass wesentliche Entscheidungen nicht durch einzelne Mitarbeiter getroffen werden können, sondern überprüft und kontrolliert werden. Gerade der Vorstand hat das Unternehmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu organisieren (vgl. MüKo AktG/Spindler, § 91 AktG, Rn. 52 f). Jedenfalls hat die Beklagte zu erklären, warum bei einer zureichenden Organisation ihrerseits ihre leitenden Mitarbeiter und der durch sie zu informierende Vorstand keine Kenntnis gehabt hat. Sie muss die Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und

Entscheidungsprozesse in ihren Unternehmen darzutun, um eine fehlende Kenntnis hinreichend darzulegen.

Der von § 826 BGB geforderte Schaden liegt im Abschluss des Kaufvertrages über einen mangelhaften PKW und die anschließende Zahlung des Kaufpreises.

Ob der vorliegende Mangel tatsächlich zu einem Minderwert des Fahrzeugs geführt hat, kann dahinstehen. Denn im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer "ungewollten" Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, VI ZR 15/14, Urteil vom 28. Oktober 2014 Rn. 19, juris m.w.N.).

Die sittenwidrige Handlung war auch kausal für die Schädigung des Klägers. Zwar mag sich der Kläger bei Vertragsschluss keine konkreten Gedanken über die genauen Werte der NOx-Emissionen gemacht haben. Ausreichend ist, dass der Kläger in Form eines sachgedanklichen Mitbewusstseins davon ausgegangen ist, der Hersteller habe nicht vorsätzlich mangelhafte Ware produziert. Da es sich bei dieser inneren Tatsache um eine grundlegende, den Wirtschaftsverkehr prägende und berechnete Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserwartung ohne weiteres als gegeben unterstellt werden (LG Krefeld, aaO Rn. 82).

Je nachdem, ob verfassungsmäßig berufene Vertreter oder Mitarbeiter der Beklagten die Abgasmanipulation veranlasst und durchgeführt haben, haftet die Beklagte entweder gem. § 31 BGB oder gem. § 831 BGB.

Insoweit sind sämtliche Mitarbeiter eines körperschaftlich verfassten Unternehmens als Repräsentanten i.S.d. §§ 31, 30 BGB anzusehen, die einen bestimmten Aufgaben- oder Funktionsbereich innerhalb der Organisation selbstständig und eigenverantwortlich wahrnehmen (MüKoBGB/Wagner, BGB, 7. Aufl., § 831 Rn. 19-20, beck-online, BGH, VII ZR 82/65. Für alle in diesem Sinne selbständigen Mitarbeiter haftet die Beklagte daher gem. § 31 BGB. Für alle übrigen unselbständigen und weisungsgebundenen Mitarbeiter haftet sie gem. § 831 BGB. Da es keinen

Personenkreis im Unternehmen der Beklagten geben dürfte, für den die Beklagte nicht entweder gemäß § 31 BGB oder aber gern. § 831 BGB haftet, ist für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich, welche konkreten Personen die Manipulationen veranlasst und durchgeführt haben. Der maßgebliche Unterschied in den Haftungstatbeständen der §§ 826, 31 BGB und § 831 BGB liegt nämlich nur in der Exkulpationsmöglichkeit der Beklagten bei einer Haftung für Verrichtungsgehilfen gern. § 831 Abs. 1 S. 2 BGB, die vorliegend mangels substantiierten Vortrags der - insoweit zweifellos primär - darlegungsbelasteten Beklagten nicht in Betracht kommt (OLG Oldenburg, 14 U 60/18, Beschluss vom 05. Dezember 2018, Rn. 34, 35).

Der einmal entstandene Schaden entfällt nicht durch das Aufspielen des Softwareupdates. Der hier bereits als Schaden anzusehende Abschluss des Kaufvertrages wurde vor dem Aufspielen des Updates geschlossen; der mit dem Vertragsschluss einhergehende Eingriff in die Dispositionsfreiheit des Klägers kann nicht mehr beseitigt werden.

Es stellt daher auch kein widersprüchliches Verhalten dar, zunächst das Software-Update aufspielen zu lassen und sodann im Rahmen der Schadenersatzklage Rückzahlung des Kaufpreises gegen Übereignung des Fahrzeugs zu verlangen. Mit Teilnahme an der Rückrufaktion hat der Kläger seine (etwaige) Schadenminderungspflicht gern. § 254 BGB erfüllt, denn bei Nichtteilnahme an einer vom Kraftfahrtbundesamt angeordneten Rückrufaktion musste er mit der Stilllegung des PKWs und mit entsprechenden Folgeschäden, wie Nutzungsausfall bzw. Mietwagenkosten rechnen.

Als Rechtsfolge steht dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz des negativen Interesses zu; er ist so zu stellen, wie er ohne Abschluss des Kaufvertrages stünde. Er hat daher einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises (20.480,- EUR) abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Übereignung des Pkws.

Die Nutzungsentschädigung errechnet sich nach folgender Formel (Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 3564): Bruttokaufpreis x gefahrene km./Gesamtlauflistung. Die Lauflistung des Pkw schätzt das Gericht gern. § 287 ZPO auf 250.000 km.

Die Nutzungsentschädigung beträgt damit 20.480,- EUR x (139.534-81.000) 58.534 km ./ 250.000 km = 4.795,10 EUR. Da der Kläger aber ausdrücklich im Rahmen seines Antrags den Abzug von 5.473,86 EUR beantragt hat, war diese Summe abzuziehen.

Soweit der Kläger weiterhin die Feststellung der Erledigung des Rechtsstreits in Höhe von 611,03 EUR begehrt, ist die Klage nicht begründet. Der Antrag zu 1) hat sich nicht durch ein Ereignis nach Rechtshängigkeit, nämlich der weitergehenden Nutzungsziehung durch den Kläger, in dieser Höhe erledigt. Vielmehr war bei zutreffender Berechnung ein Nutzungersatz iHv 4.795,10 EUR abzusetzen, ein Betrag, der auch unterhalb des mit Schriftsatz vom 12.4.2020 angekündigten Betrages liegt.

Dem Kläger stehen weiterhin keine Deliktzinsen bis Rechtshängigkeit gern. §§ 849, 246 BGB zu. Zwar erfasst § 849 BGB jeden Sachverlust durch ein Delikt, wozu auch Geld gehört. Hier hat der Kläger aber als Gegenleistung für die Hingabe des Kaufpreises ein in tatsächlicher Hinsicht voll nutzbares Fahrzeug erhalten, was den Verlust der Nutzungsmöglichkeit des Geldes kompensiert. Eine Verzinsung gern. § 849 BGB soll aber den Verlust der Nutzbarkeit einer entzogenen Sache ausgleichen, was hier nicht angenommen werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 30.7.2020, VI ZR 397/19).

Ab Rechtshängigkeit ergibt sich der Zinsanspruch gern. §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

Der Feststellungsantrag hinsichtlich des Annahmeverzuges ist zulässig. Das nach § 256 ZPO erforderliche Interesse des Klägers für die Feststellung des Annahmeverzuges liegt darin, dass die Feststellung gemäß §§ 756, 765 ZPO der erleichterten Vollstreckung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist (vgl. BGH, VI ZR 27/00).

Der Antrag ist auch begründet. Wegen der verweigerten Rückabwicklung befindet sich die Beklagte gemäß §§ 293, 295 BGB mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug. Das Angebot zur Übereignung des streitgegenständlichen Pkw ist in Klageantrag zu 1) enthalten. Da die Beklagte einen Schadensersatz in Form der Rückabwicklung des Kaufvertrages ausdrücklich ablehnt, ist dies ausreichend, zumal

aufgrund der ausdrücklichen Weigerung der Beklagten, Schadenersatz in Form der Rückabwicklung des Kaufvertrages zu leisten, selbst ein wörtliches Angebot des Klägers im Sinne von § 295 BGB als leere Förmerei entbehrlich wäre (vgl. Palandt, BGB, 78. Aufl. § 295 Rn 4).

Der Anspruch auf Feststellung hinsichtlich des Vorliegens einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten ist ebenfalls begründet. Wie bereits ausgeführt, hat die Beklagte den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

Der Freistellungsanspruch hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten beruht auf Verzug, jedoch bezogen auf den 1,3fachen Gebührensatz. Ein Anspruch auf Gebühren nach einem über 1,3 hinausgehender Gebührenansatz besteht nicht. Die für „Abgasfälle“ maßgeblichen Rechtsfragen sind weitgehend obergerichtlich geklärt. Die einzelne Sache weist vor diesen Hintergrund keine besondere Schwierigkeit und auch keinen besonderen Umfang auf. Dies gilt umso mehr, da gerade die Klägervertreter diese Verfahren als Massengeschäft betreiben. Auch wenn es sich vorliegend nicht um ein EA189-Verfahren handelt, sind die maßgeblichen rechtliche Fragestellungen mit den dortigen im Wesentlichen identisch, was sich bereits an den zahllosen Zitaten aus Entscheidungen zu eben diesem Verfahrenskomplex zeigt.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 Abs. 2, 709 S. 1, 2 ZPO.

Rieckhoff  
Richterin am Landgericht

Beglaubigt  
Oldenburg, 07.10.2020



Schneider, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.  
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.