

Landgericht Münster
-Geschäftsstelle-



5 Zh

-016- Landgericht Münster, Am Stadtgraben 10, 48143 Münster

21.11.2018
Seite 1 von 1

Rechtsanwälte
Gansel Rechtsanwälte
Wallstr. 59
10179 Berlin

Aktenzeichen
016 O 37/18
bei Antwort bitte angeben

EINGEGANGEN AM 27. NOV. 2018

Bearbeiter
Frau Ermeling
Durchwahl
0251/494-2933

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

[REDACTED] gegen Volkswagen AG

erhalten Sie die Anlage(n) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Ermeling

Justizbeschäftigte

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift
Am Stadtgraben 10
48143 Münster
Sprechzeiten
Mo., Di. 08:30 - 15:00 Uhr, Mi. -
Fr. 08:30 - 14:30 Uhr
Telefon
0251/4940
Telefax:
0251 494-2499

Nachbriefkasten: Am
Stadtgraben 10, 48143 Münster
Konten der Zahlstelle Münster:
Postbank IBAN
DE67 4401 0046 0000 1864 67

Verkehrsanbindung: Bus vom
Bahnhof: Linie 11,12,13 und 22,
Haltestelle: Landgericht

Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten in
Rechtssachen durch die Justiz in Nordrhein-Westfalen finden Sie unter:
www.justiz.nrw/datenschutz/rechtssachen.

Beglaubigte Abschrift

016 O 37/18



Verkündet am 20.11.2018

als Urkundsbeamtin/Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Landgericht Münster
IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des



Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte,
Wallstr. 59, 10179 Berlin,

gegen

die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte KSP Dr. Seegers & Partner,
Kaiser-Wilhelm-Str. 40, 20355 Hamburg,

hat die 16. Zivilkammer des Landgerichts Münster
auf die mündliche Verhandlung vom 23.10.2018
durch den Richter am Landgericht Timpe als Einzelrichter
für Recht erkannt:

FA: 19.12.18
TBB
FA: 23.12.18
Beruf.
FA: 28.01.19
Ber. lego.
dca

1.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 11.711,82 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus 21.980,00 € seit dem 02.02.2012 bis zum 04.05.2018, und in Höhe 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 11.711,82 € seit dem 05.05.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A3 2.0 TDI Sportback mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

2.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in Ziffer 1 genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.

3.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4.

Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.

5.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand:

Die Parteien streiten über Ansprüche nach einem Pkw-Kauf in Zusammenhang mit dem sogenannten „VW Abgasskandal“.

Der Kläger erwarb am 02.02.2012 [REDACTED] einen Audi A3 Sportback 2.0 TDI als Neufahrzeug zum Preis von 21.980,00 € (Rechnung Anl. K1).

Eingebaut in das Fahrzeug ist ein Motor des Typs EA 189, der von der Beklagten als Konzernmutter entwickelt, den Tochtergesellschaften-/Marken zur Verfügung gestellt und dort schließlich plangemäß in die Fahrzeuge zahlreicher Fahrzeugbaureihen durch die jeweiligen Konzerntöchter – hierzu gehört auch die Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs – eingebaut worden sind. Das von dem Kläger gekaufte Fahrzeug ist vom so genannten „Abgasskandal“ betroffen. Der verbaute Dieselmotortyp EA 189 enthielt eine Software, die Stickoxidwerte im Prüflaufstand „optimiert“. Diese Software erkannte, ob das Fahrzeug sich auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte befindet oder im normalen Straßenverkehr gefahren wird. Diese Software sah zwei Betriebsmodi für die Abgasrückführung vor. Im Modus, der im Emissionsprüfungsverfahren aktiv war, waren die Abgasrückführungsraten höher, d.h. der Stickstoff-Ausstoß war geringer als bei Nutzung des PKW im Straßenverkehr. Ohne den Einsatz der Software hätte der Motor die Erfordernisse der Einstufung in die sog. „Euro 5 –Norm“, in die er tatsächlich eingestuft wurde, im Straßenbetrieb nicht erfüllt.

Nach Bekanntwerden der Software im September 2015 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab Oktober 2015 den Rückruf von VW-Markenfahrzeugen an, die mit der entsprechenden Software ausgestattet sind, hierzu gehört auch das streitgegenständliche Fahrzeug. Das KBA vertrat die Auffassung, dass es sich bei der Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt. Es legte der Beklagten mit Bescheid auf, die Software aus den betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Mit Schreiben vom 20.06.2016 (Anl. B2) erklärte das Kraftfahrtbundesamt gegenüber der Beklagten die Freigabe des von der Beklagten deshalb geplanten Software-Updates bzgl. des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Es ist gerichtsbekannt, dass das Kraftfahrtbundesamt bei Nichtaufspielen der Software androht, die Betriebserlaubnis des betroffenen Fahrzeugs zu entziehen.

Nach Information darüber, dass das Softwareupdate zur Verfügung stehe, ließ der Kläger es am 28.02.2018 aufspielen.

Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung 140.148 km.

Einer auf Rückabwicklung im Wege des Schadensersatzes gerichteten vorgerichtlichen anwaltlichen Aufforderung gegenüber der Beklagten vom 31.01.2018 (Anl. K27) kam diese nicht nach.

Der Kläger vertritt mit näherer Begründung die Auffassung, die Beklagte hafte gemäß §§ 311 Abs. 3, 280 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 StGB und § 826 BGB. Denn ohne die Manipulation und Täuschung hätte er das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. In der Erwerbssaufwendung liege sein Schaden.

Es sei auch davon auszugehen, dass die seinerzeit tätigen Vorstände Kenntnis von den Vorgängen hatten. Der Vorstand sei frühzeitig, d.h. bereits bei Entscheidung über die Verwendung des Programmes ab dem Jahr 2006 über die Problematik informiert gewesen. Hintergrund sei der Zielkonflikt zwischen gesetzeskonformer Abgasreinigung und möglichst wirtschaftlicher Produktion und wirtschaftlichem Vertrieb gewesen; dieses Ziel sei jedoch, auch aufgrund des Kostendrucks, nur durch Manipulation erreichbar gewesen. Es sei nicht vorstellbar, dass der Vorstand über diesen Zielkonflikt nicht informiert gewesen sei. Jedenfalls komme die Beklagtenseite ihrer sekundären Darlegungslast nicht nach, weil sie nicht offen lege, welche Personen aus dem Konzern an den Manipulationen beteiligt gewesen seien. Auch müsse sich die Beklagte das Handeln und Wissen der jeweiligen Leiter der Motorenentwicklungsabteilung sowie weiterer leitender Mitarbeiter zurechnen lassen.

Der Kläger beantragt zuletzt

1.

Die Beklagte zu verurteilen, an ihn 21.980,00 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 02.02.2012 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in

Höhe 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 Sportback mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft sowie Zahlung eines Nutzungersatzes, dessen Höhe gemäß § 287 ZPO in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, derzeit jedoch maximal 8.718,73 € betragen soll.

Hilfsweise zu Ziff. 1:

2.

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A3 2.0 TDI Sportback mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] mit der manipulierten Motorsoftware durch die Beklagte resultieren.

3.

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet,

4.

die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger die durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.171,67 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen und ihn von weiteren 618,09 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

In ihrer Klageerwiderung sowie Duplik tritt sie dem Klagebegehren, soweit relevant, zusammenfassend wie folgt entgegen:

Die eingebaute Software stelle keine Abschaltvorrichtung dar, erst recht keine unzulässige. Dem Kläger sei wirtschaftlich kein Schaden entstanden, da das Fahrzeug uneingeschränkt gebrauchstauglich und vom Kläger auch über Jahre beanstandungslos verwendet worden sei, ein Wertverlust oder merkantiler Minderwert sei nicht eingetreten, ferner die Dispositionsfreiheit des Klägers nicht beeinträchtigt worden. Die Vorgaben des KBA seien umgesetzt worden, mit Aufspielung des Updates seien alle Vorgaben eingehalten und keinerlei negative Folgen der technischen Maßnahmen nach Überprüfung eingetreten oder sonst zu besorgen. Die maßgebliche Übereinstimmungsbescheinigung sei weder ungültig, noch unzutreffend, die EG-Übereinstimmungsbescheinigung nicht erloschen, so dass das Fahrzeug über alle erforderlichen Genehmigungen verfüge.

Sie, die Beklagte, habe den Kläger schon nicht über Tatsachen getäuscht habe. Jedenfalls aber habe sich der Kläger nicht täuschungsbedingt geirrt und seine Kaufentscheidung sei unabhängig von den Angaben zum Motor erfolgt, zumal Umweltaspekte und ein bestimmter Abgasausstoß nicht für die Kaufentscheidung des Klägers maßgeblich gewesen seien. Sie stellt in Abrede, dass der Kläger von einer Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ ausgegangen sei. Es sei nicht vorgetragen, dass der Kläger überhaupt mit der maßgeblichen Übereinstimmungsbescheinigung in Berührung gekommen bzw. ihm diese zur Kenntnis gelangt sei.

Jedenfalls aber lägen die subjektiven Voraussetzungen des Betruges nicht vor. Sie, die Beklagte, kläre die genaue Entstehung der Software derzeit auf. Die umfangreichen Untersuchungen dauerten noch an. Es werde alles daran gesetzt, den Sachverhalt aufzuklären. Es werde alles daran gesetzt, den Sachverhalt aufzuklären. Insbesondere seien mehrere hundert Terabyte Daten gesammelt worden. Es sei eine Vielzahl von Interviews geführt worden. Die Untersuchungen seien aufwändig, zeit- und kostenintensiv. Es würden demgegenüber derzeit keine Erkenntnisse dafür vorliegen, dass einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten an der Entwicklung der Software beteiligt waren oder die Entwicklung/Verwendung in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten bzw. zu den maßgeblichen Zeitpunkten Kenntnis hiervon gehabt hätten. Insofern bestreite sie die Behauptungen des Klägers. Dessen Vortrag zur maßgeblichen Kenntnis welcher Personen zu welchen

Zeitpunkten sei auch nicht hinreichend konkret. Auch für eine Wissenszurechnung sei jedenfalls erforderlich, dass die Klägerin zunächst benenne, welche konkreten Mitarbeiter welche Kenntnisse aufgewiesen hätten, woran es hier fehle. Insoweit obliege ihr, der Beklagten, auch keine sekundäre Darlegungslast.

Zumindest müsse der Kläger sich Nutzungersatz anrechnen lassen.

Auch sei kein Annahmeverzug eingetreten, weil der Kläger das Fahrzeug nicht in einer den Annahmeverzug begründenden Weise angeboten worden sei, insbesondere seien weder Datum, noch Ort genannt worden.

Wegen der Einzelheiten des Parteivortrags wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

A. Die Klage zulässige Klage ist hinsichtlich des Antrags zu 1 teilweise (I.) und hinsichtlich des Antrags zu 2 insgesamt (II.) begründet, im Übrigen ist sie unbegründet.

I. Der Kläger kann von der Beklagten im Wege des Schadensersatzes gemäß §§ 826, 31 BGB Zahlung des von ihm im Jahr 2012 an den Händler gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen. Darüber hinausgehend muss er sich indes Nutzungersatz in einem Umfang von 10.268,18 € ebenfalls im Wege der Vorteilsausgleichung anrechnen lassen. In diesem Umfang war der Antrag abzuweisen.

1. Das im Sinne der Vorschrift erforderliche haftungsbegründende Verhalten der Beklagten liegt in der Entwicklung und dem zur Verfügung Stellen eines Motors nebst Software (für die Tochtergesellschaften als Hersteller von Markenfahrzeugen des Konzerns, vorliegend betreffend Audi), welche erkennt, ob das Fahrzeug im normalen Straßenverkehr bewegt wird oder sich auf einem technischen Prüfstand zur Emissionswertermittlung befindet, wobei sich auf dem Prüfstand durch die Software

der Stickoxid-Ausstoß des Fahrzeugs gegenüber dem Betrieb im Straßenverkehr verringert. Hiermit beabsichtigte die Beklagte, dass die so verfälschten Ergebnisse zugunsten der Beklagten sowohl bei der Schadstoffklasseneingruppierung der Markenfahrzeuge, als auch in Werten, welche die Kaufinteressenten entweder unmittelbar oder etwa über "Vergleichstests" verschiedener Fahrzeuge in den Medien erreichen, Eingang finden und so die Kaufentscheidung zugunsten Markenfahrzeugen des Konzerns manipulierend beeinflussen (LG Münster, Urteil vom 28. Juni 2017 – 2 O 165/16 –, Rn. 69/70, juris; LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 – 3 O 252/16 –, Rn. 79, juris;).

Die Entscheidung des OLG Köln vom 20.07.2018, 8 U 46/18, juris, dort isb. Rdnr. 8, steht einer Haftung der beklagten Konzernmutter nicht entgegen. Die knappen Ausführungen der Entscheidung befassen sich lediglich mit der Frage, ob die Beklagte Herstellerin des Fahrzeugs ist. Dies ist – auch nach Auffassung der Kammer – unzweifelhaft nicht der Fall. Anknüpfungspunkt der Haftung ist hier vielmehr Entwicklung des Motors mit Software und zur Verfügung Stellen für alle Konzernfahrzeuge und deren Hersteller. Mit diesem Gesichtspunkt befasst sich das OLG Köln nicht – möglicherweise deshalb, weil es dort nicht vorgetragen worden war.

2. Dieses Verhalten erfüllt das Merkmal der Sittenwidrigkeit. Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Abzustellen ist auf die in der Gemeinschaft oder in der beseitigten Gruppe anerkannten moralischen Anschauungen. Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab anzulegen (BGH, Urteil vom 09. Juli 1953 – IV ZR 242/52 –, BGHZ 10, 228-234, Rn. 8); besonders strenge Anschauungen sind ebenso wie besonders laxe Auffassungen unbeachtlich (Palandt, 76. Aufl. 2017, § 826 Rn. 4 sowie § 138 Rn. 2 ff.). Hinzutreten muss zu der objektiven Sittenwidrigkeit eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt, § 826 Rn. 4).

Diese Anforderungen sind erfüllt, denn die Entwicklung und Verwendung der Software für die Markenfahrzeuge des Konzerns diene – ersichtlich; eine andere Erklärung ist ausgeschlossen - dem Zweck, zur Kostensenkung und möglicherweise auch zur Umgehung technischer Probleme rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandswerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Dieses

Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Kunden lässt das Handeln als sittenwidrig erscheinen. Hinzu kommt, dass durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware ein Teil des Motors beeinflusst wird, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, so dass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhängt und der Entwickler und Verwender darauf hoffen konnte, niemals erwischt zu werden. Dieses Verhalten ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen Maßstabes als sittenwidrig anzusehen. Zu beachten ist ferner, dass es sich bei dem Kauf eines Pkw für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten nachteilig beeinflusst worden ist (LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017 – 3 O 139/16 –, Rn. 47, juris). Insofern handelt insbesondere sittenwidrig, wer – wie hier – durch sein Verhalten einen anderen zum Vertragsschluss bewegen will (Palandt, 76. Aufl. 2017, § 826 Rdnr. 20).

3. Die Entwicklung und Verwendung der im Streit stehenden Software für die in den Verkehr zu bringenden Fahrzeuge (und damit auch das streitgegenständliche der Tochtermarke Audi) ist der Beklagten auch zurechenbar. Mangels hinreichend konkreter Darlegungen der Beklagten ist - ausgehend vom Klägervortrag - davon auszugehen, dass der Vorstand, ein Mitglied des Vorstands oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB der Beklagten die Anordnung traf, die streitgegenständliche Manipulationssoftware in den Motor EA 189 einzubauen und dies geheim zu halten.

Zutreffend ist zwar, dass die primäre Darlegungs- und Beweislast bei dem geschädigten Kläger liegt (Palandt, 76. Aufl. 2017, § 826 Rdnr. 18). Aufgrund der Umstände des Falls ist jedoch vorliegend eine sekundäre Darlegungslast auf Seiten der Beklagten anzunehmen, worauf der Kläger zutreffend hingewiesen hat. Genauerer Vortrag hinsichtlich der bei der Beklagten verantwortlichen Personen kann nämlich von dem Kläger, der Verbraucher ist, nicht verlangt werden. Denn er hat nachvollziehbarer Weise keinerlei Einblicke in die internen Konzernstrukturen, Geschäftspolitik und Abläufe der Beklagten, welche zur Entwicklung eines bestimmten Fahrzeugtyps und der Herstellung der entsprechenden Komponenten führen. Ihm ist kein näherer Vortrag dahingehend möglich, in welcher Organisationseinheit der Beklagten wann die maßgebliche Entscheidung gefallen und bis zu welcher höheren Ebene diese Entscheidung dann kommuniziert worden ist. Die Beklagte kennt hingegen ihre interne Organisation und die Entscheidungsstrukturen. Vorliegend weiß der Vorstand der Beklagten oder kann sich zumindest ein Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hatte, die Software zu entwickeln und einzusetzen, die im Prüfstand einem im normalen Betrieb des Fahrzeugs nicht vorhandenen Stickoxid-Ausstoß vorspiegelt. Eine

entsprechende Darlegung ist ihr möglich, um damit dem Kläger auf dieser Grundlage zu ermöglichen, seinerseits die ihm obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können (LG Münster a. a. O., Rdnr. 75 unter Bezugnahme auf LG Osnabrück, Urteil vom 09.05.2017, 5 O 1198/16).

Dem ist die Beklagte jedoch bislang weder in diesem Verfahren, noch in anderen gleichgelagerten Fällen nachgekommen. Der der Kammer aus unzähligen Verfahren bekannte, (seit Jahren) stets gleichlautende Vortrag, die Beklagte sei intensiv mit der Aufklärung befasst und bislang gebe es keinerlei Anhaltspunkte, dass ein Vorstandsmitglied Kenntnis gehabt hätte, weshalb entsprechendes bestritten werde, ist nicht hinreichend. Allein die Tragweite der Problematik, wonach insgesamt mehr als 10 Millionen Fahrzeuge betroffen sein sollen, spricht dafür, dass die Entscheidung nicht unterhalb der Vorstandsebene getroffen werden konnte. Hinzu kommt, dass angesichts der lange bekannten technischen Problematik, die Euro 5 Norm erfüllen zu müssen, ohne, dass es gleichzeitig zu nachteiligen Leistungsänderungen oder Motorschäden kommt, für den Vorstand der Beklagten ein deutlicher Anlass zu einer genaueren Überprüfung der Abläufe in ihrem eigenen Unternehmen bei der Herstellung der Motoren bestanden hätte, als aus Sicht der für die Motorenentwicklung zuständigen Mitarbeiter die Auflösung dieser technischen Problematik einmal gelungen war (LG Krefeld, Urteil vom 19. Juli 2017 – 7 O 147/16 –, Rn. 41, juris). Der Vortrag des Klägers erfolgt damit keineswegs ins Blaue hinein oder unsubstantiiert, sondern ist im Gegenteil allzu naheliegend (vgl. auch mit äußerst lebensnahen Erwägungen LG Dortmund, Urteil vom 06. Juni 2017 – 12 O 228/16 –, Rn. 28, juris). Der vorliegende Kläger hat vielmehr (anders als andere Kläger aus den der Kammer bekannten Verfahren) alle ihm bislang aus den zugänglichen Quellen bekannten Erkenntnisse in zumutbarer Weise vorgetragen, aus denen sie das Wissen der maßgeblichen Personen bereits im Jahr 2007 ableitet. Es greift damit ein Fall der gesteigerten Darlegungslast der Beklagten ein.

4. Der dem Kläger entstandene Vermögensschaden liegt im Abschluss des für ihn nachteiligen Kaufvertrages mit einem Gebrauchtwagenhändler über ein Kraftfahrzeug, dessen Abgaswerte unter Verwendung einer manipulierten Motorsteuerungssoftware erzielt worden sind und der hierdurch veranlassten Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtung zur Entrichtung des Kaufpreises (§ 433 Abs. 2 BGB).

a) Das dargestellte haftungsbegründende Verhalten ist ursächlich für diesen Schadenseintritt beim Kläger geworden. Hätte dieser gewusst, dass das von ihm erworbene Fahrzeug einen höheren Stickoxid-Ausstoß als angegeben hat und zudem eine Nachbesserung erforderlich ist, um nicht den Verlust der

Betriebserlaubnis zumindest zu riskieren, so hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass es für die Annahme eines Zusammenhangs zwischen Täuschung - die Entwicklung und das zur Verfügung Stellen eines Motorentyps mit manipulativer Software stellt zugleich eine Täuschungshandlung dar - und Abgabe der Willenserklärung genügt, dass der Getäuschte Umstände dargetan hat, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten, und dass die Täuschung nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung hat. Einer solchen Lebenserfahrung entspricht es gerade, dass die oben dargestellten Umstände auch im vorliegenden Fall Einfluss auf die Kaufentscheidung des Klägers hatten (LG Münster, a. a. O. Rn. 78, unter Bezugnahme auf BGH NJW 1995, 2361, letzteres in Bezug auf eine arglistige Täuschung). Denn kein vernünftiger Verbraucher wird sich aus objektiver Sicht für den Kauf eines Fahrzeugs entscheiden, wenn er weiß, dass gesetzliche Abgaswerte nicht eingehalten werden und überdies die Gefahr besteht, dass bei Verwendung der Software ein Entzug der Betriebserlaubnis droht.

Gegen diese Erwägungen, auf denen die Annahme der haftungsausfüllenden Kausalität beruht, spricht im vorliegenden Fall auch nicht, dass der Kläger tatsächlich das angebotene Softwareupdate hat durchführen lassen. Denn hierdurch wird nicht widerlegt, dass diese Umstände für den Kaufentschluss an sich maßgeblich gewesen wären. Überdies lässt sich die Aufspielung des Updates aus Sicht des Kunden nachvollziehbar auch mit der – allgemein bekannten - allgemeinen Verunsicherung und dem bestehenden Informationsdefizit zu Beginn des sog. Abgasskandals begründen.

b) Entgegen der Auffassung der Beklagten liegt nach allgemeinen schadensrechtlichen Grundsätzen bereits in dem gerade durch den sittenwidrigen und damit widerrechtlichen Eingriff in die Dispositionsfreiheit veranlassen Abschluss eines Verpflichtungsgeschäfts und dessen Erfüllung durch den Kläger ein gemäß § 249 BGB ersatzfähiger Schaden (sog. persönlicher Schadenseinschlag). Darauf, ob das Verhältnis von Leistung und Gegenleistung äquivalent ist bzw. ob durch den Einsatz manipulierter Software bezogen auf den Verkehrswert eine Störung desselben eintritt, kommt es – vor allem im Verhältnis zum (deliktischen) Schädiger als Drittem - nicht zwingend an. Denn im Rahmen der Differenzmethode kann auch bei Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung jeder Vertragsschluss einen Schaden darstellen, der für den Abschließenden aus anderen Gründen (siehe oben unter a) nachteilig ist (BGH, Urteil vom 19. Dezember 1997 – V ZR 112/96 –, Rn. 13, juris; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, Rn. 17 ff., juris).

Irrelevant ist für die Schadenszurechnung bezogen auf den „Schutzzweck der Norm“ auch, ob die von den Parteien ausgiebig diskutierten europarechtlichen Normen des

Typengenehmigungsrechts gerade auch den Vermögensinteressen des Klägers zu dienen bestimmt und damit drittschützend sind. Maßgeblich ist allein, dass der Abschluss des Kaufvertrages aufgrund eines Umstandes zurechenbar durch die Beklagte veranlasst worden ist, der für den Kläger persönlich relevant war. Dies ist nach den obigen Darlegungen der Fall.

5. Den dargelegten Schaden hat die Beklagte dem Kläger auch vorsätzlich zugefügt, d.h., sie hat zumindest für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen, dass Verbraucher - auch wie vorliegend im Rahmen von Weiterverkäufen gebrauchter Fahrzeuge - solche Fahrzeuge ihres Konzerns gerade infolge der Unkenntnis des Einsatzes manipulativer Software erwerben, weil das Nichtvorhandensein solcher Software, von der auch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs abhängen kann (siehe oben), für den vernünftigen Verbraucher - wie vorliegend den Kläger - selbstverständlich von wesentlicher Bedeutung ist. Hieraus folgt auch, dass sich die Beklagte bei Entwicklung und dem zur Verfügung Stellen des Motors EA 189 nebst Software der Umstände der Sittenwidrigkeit ihres auf Profitmaximierung angelegten Handels (s.o.) bewusst war. Eine andere Würdigung ist schlechterdings nicht möglich. Hinsichtlich des Vorsatzes gelten die obigen Ausführungen zu § 31 BGB.

6. Als Rechtsfolge des Schadenersatzes ist der Kläger so zu stellen, als hätte er den für ihn nachteiligen Vertrag nicht abgeschlossen und hätte demzufolge ein Leistungsaustausch nicht stattgefunden.

Verlangen kann der Kläger danach den von ihm hingegebenen Kaufpreis i.H.v. 21.980,00 €.

a) Zurück zu gewähren ist im Wege der Vorteilsausgleichung vom Kläger indes zunächst, wie von ihm auch zugestanden, die Gegenleistung in Form des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

b) Zudem muss der Kläger sich schadensmindernd Nutzungsersatz für die gefahrenen km anrechnen lassen, dessen Höhe die Kammer in Anwendung des § 287 ZPO auf 10.268,18 € schätzt. Dabei wendet die Kammer die anerkannte Formel „Bruttopreis x gefahrene km : durch voraussichtliche Restlaufzeit“ an (MüKoBGB/Gaier, 7. Aufl. 2016, § 346 Rdnr. 27, beck-online).

Hieraus ergibt sich für den vorliegenden Fall: Während der Nutzungszeit hat der Kläger 140.148 km Wegstrecke mit dem Fahrzeug zurückgelegt. Ausgehend von einer realistischerweise erwartbaren und insoweit geschätzten Gesamtleistung

des Fahrzeugs von 300.000 km beträgt der Nutzungsersatz somit 21.980,00 € x 140.148 km : 300.000 km = 10.268,18 €.

7. Der auf die Hauptforderung bezogene Zinsanspruch ergibt sich bis Rechtshängigkeit aus §§ 849, 246 BGB, ab Rechtshängigkeit aus §§ 288 Abs. 1 S. 2, 286 Abs. 1 BGB.

II. Der gemäß §§ 256 Abs. 1 i.V.m. 756, 765 ZPO zulässige Feststellungsantrag ist ebenfalls begründet. Jedenfalls mit der Klageschrift ist das Fahrzeug der Beklagten nochmals in Annahmeverzug begründender Weise angeboten worden. Die fehlende ausdrückliche Angabe eines Ortes zur Abholung der Gegenleistung ist im Rahmen des Angebotes nach § 294 BGB unschädlich. Es erschließt sich für die Klägerin ohne weiteres, dass sich das Fahrzeug am Sitz des Klägers befindet, der sich aus dem Klagerubrum ergibt, es also dort abzuholen ist.

III. Ein Erstattungsanspruch hinsichtlich vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten besteht nicht, so dass die Klage auch insoweit abzuweisen war. Eine sofortige Beauftragung der Klägervertreter war schadensrechtlich nicht erforderlich im Sinne von § 249 Abs. 1 BGB, weil von vornherein aussichtslos. Es ist allgemein bekannt, dass jedenfalls die Beklagte vorgerichtlich die infolge des sog. „Abgasskandals“ geltend gemachten Ansprüche kategorisch zurückweist und es immer auf ein Gerichtsverfahren ankommen lässt. Ein wirtschaftlich denkender Geschädigter hätte daher mangels Zweckmäßigkeit vorgerichtlich keinen Anwalt eingeschaltet.

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

Timpe

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Münster

