

Beglaubigte Abschrift

37 O 367/18



Verkündet am 26.02.2020

Falkenstein, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Köln

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Rogert & Ulbrich, Regus
Business Center, Königsallee 2b, 40212
Düsseldorf,

Klägerin,

gegen

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

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte KSP Dr. Seegers, Dr.
Frankenheim Rechtsanwalts GmbH, Kaiser-
Wilhelm-Straße 40, 20355 Hamburg,

hat die 37. Zivilkammer des Landgerichts Köln
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 22.01.2020
durch den Richter am Landgericht Dr. Blaschczok als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 29.582,75 € nebst Zinsen
in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem
13.02.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und
Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Tiguan 2,0 | TDI mit der

Fahrzeugidentifikationsnummer

Im

Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin zu 17 % und die Beklagte zu 83 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Die Klägerin kaufte am 08.04.2015 bei einer gewerblichen Autohändlerin das im Urteilstenor bezeichnete gebrauchte Fahrzeug der Marke VW Tiguan mit einem 2,0 l TDI-Dieselmotor des Typs EA 189 zu einem Kaufpreis von 35.500,00 €. Die Laufleistung des Fahrzeugs betrug zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses 18.220 km. Der Dieselmotor des streitgegenständlichen Fahrzeugs wird von einer Software gesteuert, die eine Prüfungssituation erkennt und in dieser in einen anderen Betriebsmodus wechselt, in dem die Abgasaufbereitung optimiert wird. Die Stickoxidwerte sind im tatsächlichen Fahrbetrieb im öffentlichen Straßenverkehr höher als im durch die Software optimierten Testbetrieb und erfüllen nur im Testbetrieb die Vorgaben der Schadstoffklasse-Norm Euro 5 des für die Typengenehmigung von Neufahrzeugen maßgeblichen NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Beklagte ist aufgrund eines Bescheides des Kraftfahrt-Bundesamtes aus dem Oktober 2015 verpflichtet, die Software, bei der es sich nach Ansicht des Kraftfahrt-Bundesamtes um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt, aus allen betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. In der Folgezeit teilte das Kraftfahrt-Bundesamt der Beklagten mit, dass die Beklagte für Fahrzeuge des

streitgegenständlichen Typs den Nachweis geführt habe, diese Maßnahmen ergriffen zu haben. Die Beklagte hatte hierzu eine Software entwickelt, mit welcher der betroffene Motorentyp nur noch in dem Betriebsmodus gesteuert wird, der sonst dem Testbetrieb vorbehalten war, sodass der Stickoxidausstoß nach dem Update auch im tatsächlichen Fahrbetrieb reduziert ist. Die Klägerin ließ das vorgenannte Software-Update auf Kosten der Beklagten durchführen. Am Tag der letzten mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 65.188 km.

Die Klägerin behauptet, die Beklagte habe mithilfe der eingesetzten Software bewusst Manipulationen an dem streitgegenständlichen Kraftfahrzeug in der Absicht der Täuschung der Käufer vorgenommen, wobei der Vorstand der Beklagten Kenntnis von der eingebauten Software und der Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte im tatsächlichen Fahrbetrieb gehabt habe. Der Einbau der Abschaltvorrichtung müsse auf einer hinreichend hohen Stufe der innerbetrieblichen Verantwortung befohlen oder zumindest geduldet worden sein. Das Fahrzeug bleibe auch nach Durchführung des Software-Updates mangelbehaftet.

Sie beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag von 35.500,00 € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 02.04.2015 bis zum 23.11.2018 und seither in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz abzüglich einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
2. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 24.11.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, an sie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.434,74 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.11.2018 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, das streitgegenständliche Fahrzeug sei nicht mangelhaft, da es über eine wirksame EG-Typengenehmigung verfüge und ohne Gebrauchseinschränkungen genutzt werden könne; insbesondere sei es technisch sicher und stets fahrbereit. Bei der streitgegenständlichen Software handele es sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, da hierfür die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im realen Fahrbetrieb reduziert sein müsste. Die Software sei dem Emissionskontrollsystem aber als innermotorische Maßnahme technisch vorgelagert und wirke nicht im Fahrbetrieb auf das Emissionskontrollsystem ein. Die Typengenehmigung sei nicht aufgehoben worden und damit unverändert wirksam. Zudem sei das Fahrzeug weiterhin als Fahrzeug der Abgasnorm EURO 5 klassifiziert. Das Softwareupdate sei zudem zur Nacherfüllung geeignet. Eine Beeinträchtigung der Haltbarkeit des Motors und seiner Komponenten oder des Emissionskontrollsystems sei nicht zu befürchten. Auch blieben die Motorleistung, der Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen unverändert. Sie ist der Ansicht, die Klägerseite habe entgegen der ihr insoweit obliegenden Darlegungslast nicht substantiiert vorgetragen, dass ihr Vorstand zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses Kenntnis von der eingebauten Software gehabt habe oder mit Vorsatz hinsichtlich eines Schadens des Klägers oder sittenwidrig gehandelt habe. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse für eine Beteiligung von Vorstandsmitgliedern der Beklagten an der Entwicklung der Software vor. Sie bestreitet daher, dass ein Vorsatz wie vorgenannt bei Vorstandsmitgliedern der Beklagten zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses vorgelegen habe. Sie erhebt ferner die Einrede der Verjährung.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

1. Die Zuständigkeit des hiesigen Gerichts ist nach § 32 ZPO begründet.

Danach besteht bei Begehungsdelikten ein Gerichtsstand sowohl am Handlungsort als auch am Erfolgsort. Da bei der klägerseits behaupteten vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung der Schadenseintritt zum Tatbestand der Rechtsverletzung gehört, ist Erfolgsort der Belegenheitsort des Klägervermögens (vgl. Zöller/Schultzky, 32. Aufl. 2018, § 32 Rn. 19). Ausweislich der Rechnung vom 13.04.2015 hatte die Klägerin zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ihren Wohnsitz in Pulheim, sodass der Schaden im hiesigen Bezirk eingetreten ist.

2. a) aa) Die Klägerin hat gegen die Beklagte Anspruch auf Zahlung von 29.582,75 €, Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs, aus § 826 BGB.

Die Beklagte hat die Klägerin vorsätzlich sittenwidrig geschädigt und ist daher zur Rückerstattung des geleisteten Kaufpreises abzüglich eines Nutzungersatzes verpflichtet.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. 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. 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 (vgl. BGH NJW 2014, 1098, 1099; NJW-RR 2013, 550). 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 (vgl. BGH NJW 2012, 1800, 1803).

Diese Voraussetzungen sind gegeben. Die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten ergibt sich vorliegend aus der Zweck-Mittel-Relation, der Geschäftsmoral und dem Ausmaß des schädigenden Verhaltens. Die Beklagte entwickelte und verwendete die Software, um ihren Umsatz und Gewinn auf Kosten der Fahrzeugkäufer zu maximieren. Für sich betrachtet ist dieses Ziel im Rahmen eines

marktwirtschaftlichen Systems nicht zu beanstanden. Zu beanstanden ist jedoch, dass dieses Ziel durch ein gesetzwidriges Verhalten auf Kosten der Allgemeinheit – nämlich den heutigen Umweltschutzinteressen der Allgemeinheit – einerseits und auf unberechtigten Kosten des Käufers andererseits erreicht werden soll. Im vorliegenden Fall haben Mitarbeiter der Beklagten den Motor EA 189 Eu5 mit einer Software zur Motorsteuerung ausrüsten lassen, die zwei Betriebsmodi und darunter einen im Sinne der Abgasrückführung optimierten Betriebsmodus vorsah, und auf dieser Grundlage haben Mitarbeiter der Beklagten die Typengenehmigungen der so ausgerüsteten Fahrzeuge erwirkt, ohne die dafür zuständige Behörde hiervon in Kenntnis zu setzen. Darin allein liegt nach der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Köln mit Rücksicht auf die daraus folgende Rechtsunsicherheit für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeuge ein gravierender Mangel (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 29. November 2018 – 18 U 70/18). Hinzu kommt, dass die Mitarbeiter der Beklagten die mit der manipulativ wirkenden Software ausgerüsteten Motoren des Typs EA 189 Eu5 den zum VW-Konzern gehörenden Herstellern gerade zum Zweck der Weiterveräußerung überließen, also damit rechnen mussten und zur Überzeugung des Senats auch tatsächlich damit rechneten, dass die so ausgerüsteten Fahrzeuge ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typengenehmigung unter Einsatz einer manipulativ wirkenden Software mit zwei Betriebsmodi weiterveräußert werden würden. Aus der Heimlichkeit des Einsatzes der Software gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt, den beteiligten Stellen und den potentiellen Kunden gegenüber ergibt sich schließlich mit hinreichender Sicherheit, dass die beteiligten Mitarbeiter der Beklagten auch in der Vorstellung handelten, dass der Einsatz der Software zu Schwierigkeiten hinsichtlich der Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und dass potentielle Kunden Fahrzeuge, die derart mit rechtlichen Unsicherheiten belastet waren, nicht ohne weiteres erwerben würden (vgl. OLG Köln, a.a.O.). Der Einsatz einer Manipulationssoftware zur Erreichung der Gewinnmaximierung ist daher verwerflich im Sinne des § 826 BGB, insbesondere wenn man das Ausmaß der Manipulation hinzunimmt. Denn der Motorentyp ist im gesamten VW-Konzern europaweit zum Einsatz gekommen (so auch LG Köln, Urteil vom 18. Juli 2017 – 22 O 59/17).

Diese Kenntnisse und Vorstellungen sind der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen, weil aufgrund des hier maßgebenden Sach- und Streitstandes davon auszugehen ist, dass der Vorstand der Beklagten nicht nur über umfassende Kenntnisse von dem Einsatz der oben geschilderten Software verfügte, sondern

auch in der Vorstellung die Herstellung und die Inverkehrgabe der mangelbehafteten Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis weiter veräußert werden würden (so OLG Köln, a.a.O.). Insofern greift zugunsten der Zweitkäufer und daher auch des Klägers eine Erleichterung der Darlegungslast: Steht nämlich ein (primär) darlegungspflichtiger Anspruchsteller außerhalb des für seinen Anspruch erheblichen Geschehensablaufs und kennt der Anspruchsgegner alle wesentlichen Tatsachen, so genügt nach den höchstrichterlichen Grundsätzen über die sekundäre Darlegungslast das einfache Bestreiten seitens des Anspruchsgegners nicht, sofern ihm nähere Angaben zuzumuten sind (vgl. BGH, Urt. v. 17. Januar 2008 – III ZR 239/06). Vor diesem Hintergrund reicht einerseits die Behauptung der Klägerseite aus, dass dem Vorstand der Beklagten sämtliche oben erörterten Umstände bekannt gewesen seien, während andererseits das Vorbringen der Beklagten zu den internen Geschehnissen im Zusammenhang mit der oben erwähnten Motorsteuerungs-Software nicht einmal ansatzweise ausreichen (so OLG Köln, a.a.O.)

Der Schaden der Klägerin besteht im vorliegenden Fall bereits in dem Erwerb des mit der manipulativ wirkenden Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Fahrzeugs, weil das erworbene Fahrzeug infolge der eingesetzten Software hinter den Vorstellungen der Klägerseite von der allgemein ordnungsgemäßen Ausrüstung des zu erwerbende Pkw zurückblieb und sich dieses Zurückbleiben schon infolge der damit zunächst verbundenen Unsicherheiten für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung nachteilig auf den Vermögenswert des Fahrzeugs auswirkte (so OLG Köln, a.a.O.).

Dass Mitarbeiter der Beklagten vorsätzlich handelten und dass ihr dies entsprechend § 31 BGB zuzurechnen ist, folgt bereits aus den obigen Ausführungen.

Die Beklagte hat daher nach § 249 Abs. 1 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, wenn die Klägerin also den Kaufvertrag über das Fahrzeug nicht geschlossen hätte. Danach hat die Beklagte den Kaufpreis Zug-um-Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zurückzuerstatten, wobei sich die Klägerin im Wege der Vorteilsausgleichung einen Betrag für die Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen muss. Die Klägerin hat mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug – unter Zugrundelegung der Laufleistung bei Kaufvertragsschluss von 18.220 km und des unstreitigen Kilometerstandes von 65.188 km zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung am 22.01.2020 – insgesamt 46.968 km zurückgelegt. Die

voraussichtliche Gesamtleistung des Fahrzeugs wird auf 300.000 km geschätzt (vgl. OLG Köln, a.a.O.), sodass nach Abzug der bereits bei Übergabe gefahrenen 18.220 km zu damaligen Zeitpunkt eine Laufleistung von noch 281.780 km verblieb. Daraus ergibt sich nach Maßgabe der zeitanteiligen linearen Abschreibung ein Nutzungsersatz in Höhe von 5.917,25 €, der vom Kaufpreis in Abzug zu bringen ist.

Der Anspruch der Klägerin ist auch nicht verjährt. Die Verjährung des der Regelverjährung unterliegenden Anspruchs der Klägerin beginnt nach §§ 195, 199 Abs. 1 BGB erst mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Die Beklagte hat den ihr obliegenden Beweis, dass die Klägerin bereits im Jahr 2015 Kenntnis von den den hiesigen Schadensersatzanspruch begründenden Umständen hatte, nicht geführt und bleibt damit beweisfällig. Nach Aktenlage wurde die Klägerin erstmalig mit E-Mail der Fa. Aloys Klöcker GmbH & Co. KG vom 06.01.2016 sowie mit Schreiben der Beklagten vom 13.01.2016 darüber in Kenntnis gesetzt, dass auch in ihrem Fahrzeug die streitgegenständliche unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist. Ferner kann trotz der umfangreichen medialen Berichterstattung zum sog. Abgasskandal hieraus nicht ohne Weiteres eine Kenntnis der Klägerin auch von dem Umstand, dass auch in ihrem Fahrzeug die streitgegenständliche Abschaltvorrichtung verbaut ist, abgeleitet werden, da die vorgenannte Berichterstattung für sich genommen keine Erkenntnisse zu der Betroffenheit einzelner Fahrzeuge erlaubte. Hinzu kommt, dass die Klägerin im Rahmen ihrer informatorischen Anhörung in der mündlichen Verhandlung auch glaubhaft erklärt hat, dass sie im Herbst 2015 zwar Kenntnis von dem sog. Abgasskandal hatte, sie aber auch auf Nachfrage bei ihrem Volkswagen-Händler keine Informationen dazu erhalten hatte, ob auch ihr Fahrzeug betroffen sei. Der Klägerin kann daher auch nicht entgegengehalten werden, dass sie bereits im Jahr 2015 von den den Anspruch begründenden Umständen ohne grobe Fahrlässigkeit Kenntnis hätte erlangen müssen i.S.d. § 199 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 2 BGB. Die demnach erst mit Ablauf des 31.12.2016 begonnene Verjährung endete daher erst mit Ablauf des 31.12.2019, wobei die Verjährung – ungeachtet der vorliegend nicht in Betracht kommenden Anwendung des § 167 ZPO – zwischenzeitlich durch die Zustellung der Klage an die Beklagte am 12.02.2019 nach § 204 Nr. 1 BGB gehemmt wurde.

bb) Die Klägerin hat gegen die Beklagte ferner Anspruch auf Zinsen ab Rechtshängigkeit aus §§ 291 Satz 1 und 2, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

Demgegenüber besteht kein Anspruch auf Verzugszinsen aus §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB. Ein vorgerichtliches Aufforderungsschreiben der Klägerin an die Beklagte ist nicht vorgetragen. Ausweislich des zur Akte gereichten Schreibens vom 16.11.2018 (vgl. Bl. 142 des Anlagenheftes) wurden vorgerichtlich lediglich Ansprüche eines Herrn gegenüber der Beklagten geltend gemacht.

Ferner besteht auch kein weitergehender Zinsanspruch nach § 849 BGB. Danach besteht lediglich im Falle einer Entziehung oder Beschädigung einer Sache Anspruch auf Zinsen. Die Beklagte hat das streitgegenständliche Fahrzeug jedoch nicht beschädigt, sondern von vornherein einen mangelhaften Motor geliefert.

b) Die Klägerin hat ferner keinen Anspruch auf die Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in dem Klageantrag zu 1. genannten Zug-um-Zug-Leistung in Verzug befindet.

Ein den Annahmeverzug begründendes Angebot der Klägerin im Sinne der §§ 294, 295 BGB ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Wie bereits dargelegt liegt ein den Annahmeverzug begründendes vorgerichtliches Aufforderungsschreiben gerade der Klägerin an die Beklagte nicht vor.

c) Die Klägerin hat gegen die Beklagte ferner keinen Anspruch auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von insgesamt 2.434,74 € aus Verzug, §§ 280 Abs. 1 und 2, § 286 Abs. 1 BGB.

Wie bereits dargelegt ist eine vorgerichtliche anwaltliche Tätigkeit für die Klägerin weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Satz 1 und 2 ZPO beziehungsweise §§ 708 Nr. 11, 711 Satz 1 und 2, 709 Satz 2 ZPO.

III.

Der Streitwert wird auf 35.500,00 € festgesetzt.

Dr. Blaschczok

Beglaubigt
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle
Landgericht Köln

