

– Beglaubigte Abschrift –



# Landgericht Oldenburg

Im Namen des Volkes

## Urteil

6 O 158/18

Verkündet am 15.06.2018

Hellmann, JAe.

Urkundsbeamter(in) der Geschäftsstelle

dem Rechtsstreit



Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen HMS.Barthelmeß Görzel, Hohenstaufenring 57  
a. 50674 Köln  
Geschäftszeichen: 1957/17 ML22 ML

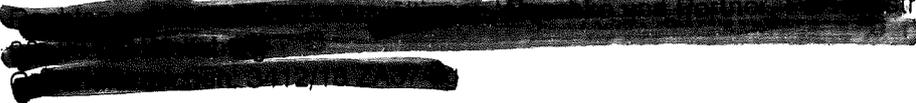
- Kläger -

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:



hat das Landgericht Oldenburg – 6. Zivilkammer – durch die Richterin am Landgericht War-  
muth als Einzelrichterin auf die mündliche Verhandlung vom 18.05.2018



für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 18.336,08 € abzüglich einer Nutzungsent-  
schädigung von 11,2 Cent für jeden Kilometer, um den der Tachostand des im folgen-

den genannten PKW im Zeitpunkt der Übergabe an die Beklagte 135.000 übersteigt, nebst Zinsen aus dem errechneten Betrag in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 8.12.2017 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Pkw der Marke Volkswagen, Modell Tiguan, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN): [REDACTED]

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des genannten PKW im Annahmeverzug befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger 30% und die Beklagte 70%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger aber nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung abwenden durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aus dem Urteil gegen ihn vollstreckbaren Betrags, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

## Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadenersatz im Zusammenhang mit dem Kauf eines vom sogenannten Abgasskandal betroffenen Pkw.

Der Kläger kaufte am 2.7.2008 beim [REDACTED] für 33.456,08 € einen fabrikneuen Pkw „Tiguan Track & Field 2,0 TDI mit Dieselpartikelfilter 103 kW“. Der PKW wurde übergeben und vollständig bezahlt.

Er wurde steuerlich nicht in die Schadstoffklasse Euro 5 eingestuft. Als der Kläger rückte, teilte ihm die Beklagte mit Schreiben vom 18.8.2009 (Anlage K1-03) mit: „Durch Softwareänderungen in der Serienfertigung ab der Kalenderwoche 22/2009 werden alle Tiguan TDI-Motoren die Euro 5 Norm erfüllen. Auch für bereits produzierte Fahrzeuge ist es mit einem Software-Update möglich den gleichen technischen Stand herzustellen. Bitte wenden sie sich dazu – bei Bedarf – an ihren Volkswagen Partner.“ Der PKW des Klägers wurde in der Folge nachgerüstet und neu zugelassen.

In dem Pkw ist ein Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut, dessen Motorsteuerungssoftware zu einer Optimierung der Stickstoff-Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren führt. Die Software bewirkt, dass eine Prüfungssituation, in der der Abgasausstoß gemessen wird, aufgrund des Fahrverhaltens erkannt und die Abgasaufbereitung für deren Dauer optimiert wird. Das Kraftfahrzeugbundesamt ordnete diese Software nach deren Bekanntwerden als unzulässige Abschaltvorrichtung ein und verpflichtete den Herstellerkonzern, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen. Nachdem der Kläger mit Schreiben der Beklagten vom Januar 2017 aufgefordert wurde, dass die Software zur Umprogrammierung des Fahrzeugs zur Verfügung stehe, hat er das Update durchführen lassen.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug entspreche nicht den Angaben, die die Beklagte beim Verkauf gemacht habe. Die gesetzlichen Vorgaben der VO (EU) 715/2007 würden deutlich überschritten. Der Motor sei von der Beklagten hergestellt und konzipiert worden. Die Verwendung der Manipulationssoftware sei auf sie zurückzuführen und von verschiedenen ihrer hochrangigen Mitarbeiter ausgedacht und durchgeführt worden. Deren Wissen und Wollen müsse sich die Beklagte zurechnen lassen. Hilfsweise behauptet der Kläger, der Beklagten sei ein Organisationsverschulden zur Last zu legen, da sie ihren Betrieb nicht so organisiert habe, dass entsprechende Manipulationen unterbleiben. Es sei naheliegend, dass der Vorstand die Verwendung der Manipulationssoftware jedenfalls gesegnet hat. Das Fahrzeug sei damit beworben und auch verkauft worden, das es der Schadstoffklasse 5 zugehörig sei. Hierauf sei es dem Kläger beim Kauf angekommen. Er sei auf der Suche nach einem umweltfreundlichen und wertstabilen Fahrzeug gewesen und habe auf die öffentlichen Anpreisungen der Beklagten vertraut. Der Marktwert der betroffenen Fahrzeuge sinke immer stärker. Sie wiesen auch deshalb einen Minderwert aus, weil ihnen der Makel anhafte, vom Abgasskandal betroffen zu sein.

Der PKW habe aktuell eine Laufleistung von 135.000 km, weswegen der Kläger sich Nutzen im Wert von 13.950,90 € anrechnen lässt. Der Kläger behauptet, neben dem Kaufpreis für Reparaturen usw. 3.332,28 € und außerdem Kosten der Zinsen und der Versicherung aufgewendet zu haben.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerpartei 25.550,38 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 8.12.2017 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des PKW der Marke Volkswagen, Modell Tiguan, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):  

2. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei zur Begleichung seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten 1.358,86 € zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, der klägerische Anspruch scheitere unter anderem an der fehlenden Kausalität einer etwaigen Täuschung für den Abschluss des Kaufvertrages. Sie bestreitet, dass Umweltaspekte entscheidendes Verkaufsargument waren. Die Bezeichnung „Blue-Motion-Technology“ stehe lediglich für ein Fahrzeugkonzept, das Dynamik und Komfort mit Wirtschaftlichkeit verbinde. Die Verbrauchersparung werde durch verschiedene Maßnahmen erzielt; die Software habe weder vor noch nach dem (zweiten) Update Einfluss auf die Einstufung des Fahrzeugs in dieses Fahrzeugkonzept. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich; der Kläger habe das Fahrzeug durchgehend genutzt und

nutze es weiterhin. Die EG-Typgenehmigung sei unverändert wirksam; ein Entzug der Typgenehmigung oder der Zulassung habe nicht gedroht und drohe nicht. Dem Kläger seien keine finanziellen Nachteile entstanden. Die Verkaufswerte der Fahrzeuge mit dem Motor seien seit Bekanntwerden des Umstands über knapp zwei Jahre stabil geblieben, es gebe weder Preisabschläge noch nachlassendes Kaufinteresse.

Für die Typgenehmigung müsse ein Fahrzeug bestimmte Emissionsgrenzwerte einhalten; die Abgaswerte würden ausschließlich unter Laborbedingungen gemessen nach den Vorgaben des „Neuen europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ). Die eingesetzte Software sei keine Abschalt-einrichtung; es werde die Abgasrückführung gesteuert, die nicht Bestandteil des Emissionskontrollsystems sei, sondern diesem vorgelagert als innermotorische Maßnahme. Außerdem wirke die Software gerade nicht im realen Fahrbetrieb auf das Emissionskontrollsystem ein. Das Abgasrückführungssystem des Fahrzeugs erkenne, wenn es den NEFZ durchfahre. Die Software kenne zwei unterschiedliche Betriebsmodi: Im Abgasrückführungsmodus 1, der im NEFZ aktiv sei, komme es zu einer höheren Abgasrückführungsrate, unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr zu finden seien, reduziere die Software den Umfang der Abgasrückführung dauerhaft auf ein geringeres Maß (AGR-Modus 0). Abweichungen von den Werten, die im normalen Straßenverkehr entstehen, seien angesichts der völlig unterschiedlichen Betriebsbedingungen der Normalfall. Emissionen hingen stark vom individuellen Fahrverhalten und den Nutzungsumständen ab. Nach dem Software-Update werde das Fahrzeug nur noch im Modus 1 betrieben. Die Durchführung der technischen Maßnahme habe, wie das KBA getestet und bestätigt habe, zu keinen negativen Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen geführt. Die Kosten der technischen Überarbeitung seien gering, der Zeitaufwand betrage nur etwa eine halbe Stunde. Das Fahrzeug halte auch nach der technischen Überarbeitung alle Emissionsgrenzwerte, insbesondere in Bezug auf Stickoxide ein. Es gebe auch keinen Grund für die Annahme, dass das Fahrzeug nach dem Update einen höheren Kraftstoffverbrauch und damit höhere CO<sub>2</sub>-Emissionswerte aufweise als ursprünglich angegeben. Das KBA habe mittlerweile für alle betroffenen Fahrzeug- und Motorvarianten bestätigt, dass die Motorleistung, der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen unverändert blieben. Das Fahrzeug sei umweltfreundlich, auch verglichen mit Modellen anderer Hersteller. Es bestehe kein Anlass für die Annahme, dass sich der Kläger in Kenntnis der Umschaltlogik gegen den Erwerb des Fahrzeugs entschieden hätte.

Die Beklagte behauptet, es sei weder substantiiert dargelegt noch ersichtlich, dass Personen, deren Kenntnisse der Beklagten zuzurechnen wären, mit Vorsatz hinsichtlich eines angeblichen Schadens des Klägers oder der Umstände, die eine Sittenwidrigkeit begründen sollen, gehandelt hätten. Die Beklagte bestreitet, dass einzelne Vorstandsmitglieder die Entwicklung oder Verwendung der streitgegenständlichen Software in Auftrag gegeben haben, an der Entwicklung der Software beteiligt waren oder im Zeitpunkt der Entwicklung von der Software

wussten und deren Einsatz billigten. Dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten oder andere Vorstände im aktienrechtlichen Sinne im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im 2007 von der Verwendung der Software im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp Kenntnis hatten. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt waren oder von der Programmierung oder deren Verwendung Kenntnis hatten.

### **Entscheidungsgründe**

A. Die Klage ist zulässig. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Oldenburg folgt jedenfalls aus § 39 ZPO.

B. Die Klage ist auch im Wesentlichen begründet.

I. Dem Kläger steht gegen die Beklagte nach §§ 826, 31 BGB oder § 831 BGB ein Anspruch zu auf Ersatz derjenigen Schäden zu, die ihm durch den Abschluss des Kaufvertrags über das mit der manipulierten Motorsoftware ausgestattete Fahrzeug entstanden sind und noch entstehen werden.

1. Der Anspruch ist nicht aufgrund möglicher kaufrechtlicher Ansprüche gegen den Fahrzeugverkäufer ausgeschlossen. § 826 BGB steht grundsätzlich in freier Anspruchskonkurrenz zu anderen Schadensersatzvorschriften (Palandt/Sprau, BGB, 76. Aufl., München 2017, § 826 Rn. 2; BeckOK BGB/Förster, 42. Edition, § 826 Rn. 5), denn ein Grund, die vorsätzlich-sittenwidrige Schädigung durch Anerkennung des Vorrangs anderer Rechtsinstitute zu privilegieren, ist nicht ersichtlich (Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 61). Allerdings dient im Rahmen des § 826 BGB das Merkmal der Sittenwidrigkeit dazu, die Wertungen des Vertragsrecht vor ihrer Nivellierung durch eine umfassende Deliktshaftung für reine Vermögensschäden zu bewahren (Wagner, a. a. O., Rn. 16). Deshalb übt die Rechtsprechung bei der Anwendung des § 826 BGB im vertragsrechtlichen Kontext Zurückhaltung und geht von der Prämisse aus, dass die Verletzung vertraglicher Leistungspflichten per se keine sittenwidrige Schädigung darstellt, und zwar auch dann nicht, wenn sie vorsätzlich erfolgt (Wagner, a. a. O.). Hier richtet sich der Anspruch aber gegen einen am Kaufvertrag nicht beteiligten Dritten; dieser kann aus § 826 BGB haften (vgl. Wagner, a. a. O., Rn. 68; BGH NJW-RR 1992, 253, 254; NJW 1993, 1323, 1325).

2. Diejenigen Mitarbeiter oder verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten, die entschieden haben, den Motortyp, der auch in dem vom Kläger erworbenen PKW eingebaut ist, mit einer Software auszustatten, die eine Prüfsituation erkennt und für die Dauer dieser Prüfung die Schadstoffemission anders geregelt als im Normalbetrieb, haben den Kläger in sittenwidriger Weise vorsätzlich geschädigt im Sinne des § 826 BGB.

a) Sittenwidrig in diesem Sinn 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 (BGH NJW 2014, 383).

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 diese 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 (LG Hildesheim, Urteil vom 17.1.2017 – 3 O 139/16, juris Rn. 47). Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Autos 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 (so auch etwa LG Krefeld, Urteil vom 4.10.2017 – 2 O 19/17, juris Rn. 75; LG Hildesheim, a. a. O., Rn. 46 f.; LG Kleve, Urteil vom 31.3.2017 - 3 O 252/16, juris Rn. 79). Der mit dieser Software ausgestattete PKW war mangelhaft, da er negativ abwich von der Beschaffenheit, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Die Beklagte trägt selbst vor, die bisherige Motorsteuerung habe auf dem Prüfstand in den NOx-optimierten Modus 1 (mit einer erhöhten Abgasrückführungsrate) geschaltet, während sich der Motor im normalen Fahrbetrieb im Partikel-optimierten Modus 0 befunden habe. Daraus ergibt sich, dass die Abgaswerte, die im Prüfverfahren gemessen werden, nicht die zu erwartende Aussagekraft haben für die Abgaswerte im Echtbetrieb. Das Ergebnis der behördlichen Prüfung basierte mithin auf einer durch Einsatz der Software manipulierten Grundlage. Ein durchschnittlicher Käufer kann aber davon ausgehen, dass ein PKW den für eine Typengenehmigung erforderlichen Test ohne Zuhilfenahme einer speziell hierfür konzipierten Software erfolgreich absolviert (OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017 – 18 U 112/17, juris Rn. 36; LG Krefeld, Urteil vom 14.9.2016 -2 O

72/16, juris Rn. 21 ff. m.w.N., LG Bayreuth, Urteil vom 23.10.2017 – 23 O 227/17, juris Rn. 16).

Der Kläger durfte bei seiner Kaufentscheidung davon ausgehen, dass der erworbene Wagen die für ihn geltenden Abgasvorschriften einhält und die dafür erforderlichen (und auch in der Werbung für den Fahrzeugtyp genannten) Werte korrekt ermittelt werden.

Zwar handelt es sich hier um einen Sonderfall insofern, als das Fahrzeug, als es in Erfüllung des Kaufvertrags an den Kläger übergeben wurde, noch nicht mit der fraglichen Software ausgestattet war. Deshalb war es zunächst nicht in die Schadstoffklasse Euro 5 eingestuft worden. Die Beklagte hat aber mit ihrem Schreiben vom 18.8.2009 dem Kläger gegenüber ausdrücklich erklärt, dass lediglich das Software-Update erforderlich sei, damit für seinen PKW der technische Stand hergestellt werde, die Euro-5-Norm zu erfüllen, wofür, wie es im Schreiben ebenso heißt, weitere Kriterien als nur die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erfüllt werden müssten. Daraufhin hat der Kläger das Update durchführen lassen. Die Beklagte hat damit den Kläger darüber getäuscht, dass mit dem Software-Update der technische Stand des Motors lediglich für die Sondersituation der technischen Prüfung gemäß NEFZ verändert wurde, nicht aber für den normalen Fahrbetrieb. Die Euro-5-Norm wurde nur wegen des Einsatzes manipulierender Software und damit nicht vorschriftsgemäß sichergestellt (vgl. LG Krefeld, a. a. O., Rn. 35 m. w. Nachw.). Der Käufer darf aber davon ausgehen, dass die in einem solchen Test erzielten Werte jedenfalls konkrete Anhaltspunkte dafür geben, welche und wie viele Schadstoffe das Fahrzeug im praktischen Fahrbetrieb ausstößt (LG Krefeld, a. a. O., Rn. 38). Zwar ist bekannt und selbstverständlich, dass die Testergebnisse im echten Fahrbetrieb wegen der praktischen Betriebsbedingungen nicht erreicht werden können. Eine Täuschung liegt allerdings darin, dass hier der Motor diese Werte schon nach seiner Konzeption im praktischen Betrieb gar nicht erreichen konnte und sollte (s. auch LG Krefeld, a. a. O.; LG Bochum, Urteil vom 16.3.2016 - 2 O 425/15, juris Rn. 17).

b) Die für die Entwicklung und den Einbau der streitgegenständlichen Motorsoftware zuständigen Personen handelten auch vorsätzlich im Sinne des § 826 BGB. Zum Vorsatz gehört und genügt, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen (kognitives Element) und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder im Sinne eines bedingten Vorsatzes jedenfalls zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (voluntatives Element) (Palandt/Sprau, 76. Aufl., München 2017, § 826 Rn. 11). Dies ist hier der Fall. 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.

c) Der von § 826 BGB geforderte Schaden liegt darin, dass der Kläger im vorliegenden Sonderfall etwaige Ansprüche wegen der Nichteinhaltung der in der Werbung „erwähnten“ Euro-5-Norm, die er schon nachdrücklich verfolgt hatte, nicht weiter verfolgte und an dem Kaufvertrag täuschungsbedingt festhielt. 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, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14, juris Rn. 19, m.w.N.).

d) Die sittenwidrige Handlung war auch kausal für die Schädigung des Klägers. Zwar mag sich der Kläger keine konkreten Gedanken über die genauen Werte der NOx-Emissionen gemacht haben; er hat auch nicht behauptet, sich nach der genauen Wirkung des Software-Updates erkundigt zu haben. Solche dezidierten Vorstellungen sind für das Bejahen der Kausalität aber auch nicht erforderlich. Ausreichend ist, dass der Kläger in Form eines sachgedanklichen Mitbewusstseins davon ausgegangen ist, der Hersteller biete ihm nicht vorsätzlich mangelhafte Ware an. 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, Urteil vom 4.10.2017 – 2 O 19/17, juris Rn. 82).

e) Das Ergebnis ist nicht unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren. Insoweit kommt es nicht allein auf die Frage an, welchem Zweck die VO (EG) 715/2007 dient. Der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus dem vorsätzlichen Inverkehrbringen eines mangelhaften Fahrzeugs. Die Mangelhaftigkeit des Motors nach dem (ersten) Update führte dazu, dass dem Kläger behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung des Fahrzeugs drohten, wenn er nicht an einer - bislang unzureichend erprobten - Nachbesserungsmaßnahme teilnahm. Damit ist unabhängig von den durch die VO (EG) 715/2007 geschützten gesamtgesellschaftlichen Zielen und Umweltbelangen auch der klägerische Rechtskreis unmittelbar betroffen (LG Offenburg, Urteil vom 12. Mai 2017 – 6 O 119/16 –, Rn. 42, juris), zumal der Kläger hier aufgrund der Versprechungen der Beklagten das Update zu eben dem Zweck hatte durchführen lassen, den Motor auf den in der Werbung genannten technischen Stand „EU 5“ zu bringen.

f) 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.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung sind Organe und Verrichtungsgehilfen voneinander abzugrenzen, indem man den persönlichen Anwendungsbereich der §§ 31, 30 BGB deliktis-

rechtlich-funktional, nicht gesellschaftsrechtlich-formal definiert. Angesprochen als Repräsentanten im Sinne der §§ 31, 30 BGB sind sämtliche Mitarbeiter eines körperschaftlich verfassten Unternehmens, die einen bestimmten Aufgaben- oder Funktionsbereich innerhalb der Organisation selbstständig und eigenverantwortlich wahrnehmen (Wagner, in: Münchner Kommentar zum BGB, § 831 Rn. 19 f., beck-online; BGH, Urteil vom 30.10.1967 – VII ZR 82/65, BGHZ 49, 19-24, Rn. 11). Für alle in diesem Sinne selbständigen Mitarbeiter haftet die Beklagte gemäß § 31 BGB. Für alle übrigen, unselbständigen und weisungsgebundenen Mitarbeiter haftet sie nach § 831 BGB. Von dem danach vermuteten Verschulden hat sie sich nicht nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB exkulpiert.

Weil es keinen Personenkreis im Unternehmen der Beklagten gibt, für den diese nicht entweder gemäß § 31 BGB oder aber gemäß § 831 BGB haftet, kann dahinstehen, welche konkreten Personen die Manipulationen veranlasst und durchgeführt haben.

2. Der Anspruch aus § 826 BGB ist auf das negative Interesse beschränkt: der Geschädigte kann verlangen, so gestellt zu werden, als hätte er den Vertrag niemals geschlossen (Wagner, in: Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 69).

Der Kläger kann dementsprechend verlangen, den PKW - aus seiner Sicht - zurückzugeben und den Kaufpreis zurückzuerhalten, auch wenn die Beklagte nicht der Verkäufer war. Nach den Grundsätzen des Vorteilsausgleichs muss sich der Kläger die gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Er hat für den PKW 33.456,08 € gezahlt und damit eine nach Schätzung des Gerichts zu erwartende Gesamtleistung von etwa 300.000 km erworben, also für 33.446,08 €/300.000 km = 11,2 Cent je Kilometer. Für die Frage der Nutzungsentschädigung muss der Kilometerstand zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung nicht aufgeklärt werden, weil es zweckmäßig und rechtlich unbedenklich erscheint, die exakte Höhe der Nutzungsvergütung nicht zu ignorieren, sondern lediglich deren Berechnung vorzugeben. Auf diese Weise werden zwischen dem Schluss der mündlichen Verhandlung und der Vollstreckung eintretende erhebliche Änderungen des Kilometerstandes berücksichtigt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 7.3.2003 – 14 U 154/01, juris Rn. 29; OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.6.2007 – 9 U 239/06, juris Rn. 27). Der Kläger hat den aktuellen Tachostand mit 135.000 angegeben; die Beklagte bestreitet, dass dies (noch) der Laufleistung zur Zeit des Schlusses der mündlichen Verhandlung entspricht. Eine Nutzung des PKW über 135.000 km war deshalb als Mindestnutzung zu Grunde zu legen; die Entschädigung dafür wird aufgrund der obigen Schätzung auf 11,2 Cent je Kilometer x 135.000 km = 15.120 € festgesetzt. Hinzu kommt die dann zu berechnende Entschädigung für die weitere Nutzung bis zur Rückgabe.

Ersatz weiterer Aufwendungen für Reparaturen und Versicherung des PKW während der Zeit, in der er ihm zur Nutzung zur Verfügung stand, kann der Kläger nicht verlangen. Diese Aufwendungen stellen keinen Schaden dar, der auf der Täuschung durch die Beklagte über den technischen Stand des Motors beruht und in einem zurechenbaren Zusammenhang damit

steht. Sie dienten ausschließlich dem Zweck, die Nutzung des Pkw zu ermöglichen, was auch erreicht wurde. Kosten für Versicherung und Zinsen sind auch nicht dargelegt.

3. Der Zinsanspruch folgt aus § 286 Abs. 1, § 288 Abs. 1 BGB.

II. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Zahlung in Höhe der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Es wurde nicht dargetan, dass die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten mit einer außergerichtlichen Tätigkeit - an Stelle der Erteilung eines sofortigen Klageauftrages, bei dem vorprozessuale Tätigkeiten mit der Verfahrensgebühr gemäß Nr. 3100 VV RVG abgegolten wären - zur Rechtsverfolgung erforderlich und zweckmäßig war. Der Kläger hat keine Umstände dargelegt, nach denen er und seine Prozessbevollmächtigten ausnahmsweise darauf vertrauen durften, dass die Beklagte ohne die Anrufung des Gerichts leisten würde (vgl. OLG Hamm, NJW-RR 2006, 242 f.). Die Pflicht zur interessengemäßen Beratung eines Mandanten bei der Auftragserteilung gebietet es dem Anwalt, sich nur dann separat mit der außergerichtlichen Tätigkeit beauftragen zu lassen, wenn er unter Würdigung aller Umstände Grund zu der Annahme hat, dass eine Klageerhebung nicht erforderlich sein werde (OLG Hamm, a. a. O.). Vorliegend wurden keine Gesichtspunkte vorgetragen, die dafür sprachen. Im übrigen hat der Kläger auf das Bestreiten der Beklagten hin nicht dargetan, die geltend gemachte Vergütung seiner Prozessbevollmächtigten bezahlt zu haben.

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO und die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S. 1, 2 ZPO.

Warmuth  
Richterin am Landgericht

Beglaubigt  
Oldenburg, 19.06.2018

  
Helmann, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

