

Keine deliktische Haftung der *Volkswagen AG* im VW-Abgasskandal

1. Der Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Neuwagens hat auch dann keinen Anspruch aus [§ 823 I BGB](#) wegen der Beschädigung fremden Eigentums gegen die – nicht Partei des Kaufvertrags gewordene – *Volkswagen AG*, wenn das Fahrzeug mit Blick darauf, dass darin eine die Schadstoffemissionen manipulierende Software zum Einsatz kommt, mangelhaft ist. Denn ein Anspruch aus [§ 823 I BGB](#) besteht nicht, wenn der geltend gemachte Schaden lediglich den auf der Mangelhaftigkeit beruhenden Unwert der Sache für das Nutzungs- und Äquivalenzinteresse des Erwerbers ausdrückt. Vielmehr kommt ein Anspruch aus [§ 823 I BGB](#) nur in Betracht, wenn der geltend gemachte Schaden nicht stoffgleich mit dem der Sache von Anfang an anhaftenden Mangelunwert ist.
2. Der Käufer eines vom VW-Abgasskandal betroffenen Neuwagens kann nicht mit Erfolg geltend machen, er habe durch Zahlung des Kaufpreises für das Fahrzeug einen Vermögensschaden erlitten, für den die – nicht am Kaufvertrag beteiligte – *Volkswagen AG* gemäß [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 263 I StGB](#) hafte. Denn eine Bereicherungsabsicht i. S. des [§ 263 I StGB](#) ist nur gegeben, wenn es dem Täter auf die Erlangung eines dem Vermögensschaden des Getäuschten entsprechenden Vermögensvorteils, auf den er keinen Anspruch hat, ankommt. Die *Volkswagen AG* hat indes nicht (auch) die durch Zahlung des Kaufpreises günstigere Gestaltung der Vermögenslage des Kfz-Verkäufers, sondern (nur) die Veräußerung eines Fahrzeugs an diesen erstrebt.
3. Die *Volkswagen AG* hat den Käufern ihrer vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge nicht in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise vorsätzlich Schaden zufügt. Sie hat den Käufern insbesondere nicht vorgespiegelt, dass die Fahrzeuge beim regulären Betrieb im Straßenverkehr die einschlägigen Emissionsgrenzwerte einhielten. Darüber hinaus fehlt es an einem Vermögensschaden i. S. des [§ 826 BGB](#), weil vom VW-Abgasskandal betroffene Fahrzeuge ohne jede Einschränkung im Straßenverkehr verwendet werden können und eine mögliche Minderung des Verkaufswertes allenfalls dann einen Schaden des Käufers darstellt, wenn das Fahrzeug tatsächlich verkauft werden soll.

LG Braunschweig, Urteil vom 29.12.2016 – [1 O 2084/15](#) (249)

Sachverhalt: Die Klägerin begehrt unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes die Rückabwicklung eines Kfz-Kaufvertrages.

Sie kaufte mit Kaufvertrag vom 27.07.2010 von einem Vertragshändler der beklagten *Volkswagen AG* einen Pkw. Das Fahrzeug wurde ihr zusammen mit einer EG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) vom 08.11.2010 übergeben und am 14.12.2010 auf sie zugelassen.

Es ist mit einem Dieselmotor vom Typ EA189 ausgestattet und deshalb vom VW-Abgasskandal betroffen. Das heißt, dass in dem Pkw eine Software zum Einsatz kommt, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand einen Emissionstest absolviert, und (nur) in diesem Fall eine Verringerung des Schadstoffausstoßes – insbesondere des Stickoxidausstoßes – bewirkt. Demzufolge sind die Stickoxidemissionen beim regulären Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr deutlich höher als während eines Emissionstests. Dies legte die Beklagte weder bei Erlangung der EG-Typgenehmigung für das Fahrzeug noch bei dessen – auch steuerlich relevanten – Einstufung in die Emissionsklasse „Euro 5“ offen. Die Beklagte wies auch in der Werbung für das Fahrzeug nicht auf die den Schadstoffausstoß manipulierende Software hin, obwohl diese Einfluss auf die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs hat. Erst im September 2015 räumte die Beklagte in Deutschland Manipulationen ein.

Welche konkreten Auswirkungen diese Manipulationen auf das streitgegenständliche Fahrzeug haben, ist streitig. Eine technische Überarbeitung des Fahrzeugs durch die Beklagte hat bislang nicht stattgefunden; gleichwohl hat das Kraftfahrt-Bundesamt dessen EG-Typgenehmigung bisher nicht widerrufen.

Die Klägerin meint, ihr Fahrzeug sei mangelhaft, weil es mit einer Software zur Beeinflussung des Abgasverhaltens ausgestattet sei. Sie behauptet, sie habe gezielt ein umweltfreundliches Kraftfahrzeug erwerben wollen; die Umweltfreundlichkeit sei beim Verkaufsgespräch ein zentraler und im Ergebnis kaufentscheidende Punkt gewesen. Dass die Beklagte das Fahrzeugmodell im Internet und in Prospekte dezidiert als wegen geringer Schadstoffemissionen umweltfreundlich („sauberer Diesel“) bewerbe, habe ihren – der Klägerin – Kaufentschluss wesentlich beeinflusst.

Die Klägerin behauptet weiter, dass die Vorstandsmitglieder der Beklagten, die im Amt gewesen seien, als sie – die Klägerin – das streitgegenständliche Fahrzeug erworben habe, von den Manipulationen gewusst hätten. Jedenfalls aber hätten sie ihre Augen davor verschlossen, dass EA189-Motoren die Euro-5- und Euro-6-Emissionsgrenzwerte nur einhalten könnten, wenn der Schadstoffausstoß manipuliert werde. Dies sei auch dem derzeitigen Vorstand der Beklagten bekannt.

Die von der Beklagten beabsichtigte technische Überarbeitung der vom VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge – so behauptet die Klägerin – gehe mit nachteiligen Auswirkungen unter anderem auf die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffausstoß einher. Außerdem bleibe trotz Nachbesserung der Verkaufswert der betroffenen Fahrzeuge gemindert.

Die Klägerin ist der Ansicht, sie habe aus einer von der Beklagten gewährten Neuwagengarantie Ansprüche gegen die Beklagte. Weiter meint sie, dass bereits der Erwerb des – aus ihrer Sicht – mangelhafterten Pkw eine Eigentumsverletzung sei, da die Manipulationssoftware nicht ohne Nachteile für den gesamten Motor beseitigt werden könne. Darüber hinaus habe sie – die Klägerin v durch den Erwerb eines mangelhaften Fahrzeugs einen Schaden erlitten, sodass sie mit Erfolg die Rückabwicklung des Kaufvertrages verlangen könne. Dieser Anspruch ergebe sich auch aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 263 StGB](#) und [§ 826 BGB](#).

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: 1. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeuges aus [§ 443 I BGB](#) wegen einer vor der Beklagten abgegebenen Garantie betreffend die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges.

Die Klägerin hat nicht dargelegt, dass die Beklagte als Herstellerin eine (eigenständige) Garantieerklärung i. S. des [§ 443 I BGB](#) abgegeben hat. Voraussetzung der Garantie gemäß [§ 443 BGB](#) ist ein Garantievertrag, der durch eine Garantieerklärung des Garantiegebers und deren Annahme durch den Garantienehmer zustande kommt. Dabei begründet einschlägige Werbung allein keine Garantie; erforderlich ist eine Garantieerklärung, also eine auf den Abschluss einer eigenständigen Garantie gerichtete abgegebene Willenserklärung des Garantiegebers (Palandt/*Weidenkaff*, BGB, 76. Aufl., § 443 Rn. 5 f.). Ob ein rechtsverbindliches Angebot auf Abschluss eines Garantievertrages vorliegt, ist durch Auslegung gemäß [§§ 133, 157 BGB](#) zu ermitteln. Die Klägerin hat nicht schlüssig dargelegt, dass die Beklagte über allgemeine, zum Kauf auffordernde Werbung hinaus rechtsverbindlich ein Garantieangebot ... insbesondere dahin abgegeben hat, dass sich die Beklagte unabhängig von kaufvertraglichen Ansprüchen der Klägerin gegen den Verkäufer bei Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Abgaswerte zur Rückabwicklung (bzw. zur Übernahme der vertraglichen Verpflichtung zur Kaufpreiszahlung aus einem Gebrauchtfahrzeugkauf) verpflichtet.

2. Die Klägerin hat auch kein anderweitiges, als Grundlage eines Schadensersatzanspruches gemäß [§§ 280 I und III, 281 I BGB](#) in Betracht kommendes Schuldverhältnis dargelegt, ebenfalls nicht die Voraussetzungen der quasivertraglichen Haftung aus [§§ 280 I, 311 III BGB](#).

Ein eigenes unmittelbares wirtschaftliches Interesse der Beklagten bei einem Fahrzeugerwerb der Klägerin über den Vertragshändler der Beklagten besteht nicht. Gleichfalls hat die Klägerin nicht vorgebracht, in besonderem Maß Vertrauen in die Beklagte bzw. einen ihrer Erfüllungsgehilfen gesetzt zu haben dahin, dass die Prüfzyklen betreffend die Erreichung der Euro-5-Norm ohne Verwendung einer manipulierenden Software durchgeführt werden.

Soweit schließlich Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Prospekthaftung in Betracht gezogen werden könnten, ist – unabhängig von der Frage, ob die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zur Euro-5-Norm auch eine Aufklärung über den Einsatz der verwendeten Software bei der Durchführung der Testzyklen erfordert hätte –, nicht dargelegt, dass die Kaufentscheidung der Klägerin auf der Verwendung eines entsprechenden Prospekts der Beklagten beruhte.

3. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß [§ 823 I BGB](#). Unabhängig davon, ob der Pkw infolge der Software mangelhaft ist, liegt eine Eigentumsverletzung durch den Ankauf des Pkw nicht vor. Der Erwerb einer mangelhaften Sache selbst stellt keine Eigentumsverletzung dar (Palandt/*Sprau*, BGB, 75. Aufl., § 823 Rn. 178); gleichfalls liegt kein Fall eines deliktischen Haftung auslösenden „weiterfressenden Schadens“ vor; die eingebaute Software ist nicht geeignet, den Pkw zu zerstören oder zu beschädigen.

Die Voraussetzung der Haftung nach [§ 823 I BGB](#) setzt voraus, dass das Integritätsinteresse und das Nutzungs- und Äquivalenzinteresse nicht „stoffgleich“ sind, denn das Deliktsrecht schützt nicht das Interesse an der ordnungsgemäßen Vertragserfüllung (BGH, Urt. v. 28.10.2010 – [VII ZR 172/09](#), [NJW 2011, 594](#) Rn. 26); eine Haftung nach [§ 823 I BGB](#) entfällt daher, wenn das eingebaute fehlerhafte Teil lediglich zu einer Funktionsstörung der Gesamtsache führt (BGH, Urt. v. 12.02.1992 – [VIII ZR 276/90](#), [BGHZ 117, 183](#)).

Dass die Software dazu führt, dass der Pkw beschädigt oder zerstört wird, ist von der Klägerin nicht dargelegt und nicht ersichtlich, gleichfalls nicht, dass dies durch einen etwaigen Austausch der Software eintritt. Die Klägerin hat auch eine konkrete, durch die im Pkw verwendete Software verursachte Beschädigung der Gesundheit nicht dargelegt.

4. Die Klägerin hat gegen Beklagte keinen Schadensersatzanspruch aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 263 I StGB](#).

Die Klägerin hat eine Absicht rechtswidriger Bereicherung der Beklagten nicht dargelegt.

Bereicherungsabsicht setzt voraus, dass die Tat subjektiv auf die Erlangung eines rechtswidrigen Vermögensvorteils für den Täuschenden oder einen Dritten gerichtet ist; dabei muss der Vorteil die Kehrseite des Schadens und ihm „stoffgleich“ sein, er muss unmittelbare Folge der täuschungsbedingten Verfügungen sein, die den Schaden des Opfers herbeiführt; maßgeblich ist die Unmittelbarkeit der Verschiebung (*Fischer*, StGB, 63. Aufl., § 263 Rn. 187 m. w. Nachw.). Dem Täter muss es darauf ankommen, sich oder einem Dritten einen Vermögensvorteil zu verschaffen; an der erforderlichen Absicht fehlt es, wenn der Täter die Vorteilserlangung nur als notwendige Folge eines anderen Zwecks in Kauf nimmt (*Fischer*, a. a. O., § 263 Rn. 190 m. w. Nachw.).

Vorliegend erscheint bereits fraglich, ob es der Beklagten bei der Verwendung der eingebauten Software um einen Wettbewerbsvorteil durch die Reduzierung ansonsten erforderlicher Entwicklungs- und Produktionskosten ging. Soweit die Klägerin einen Schaden durch den Vertragsschluss mit dem Vertragshändler und die Belastung mit der Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises geltend macht, fehlt es an der Unmittelbarkeit der Vermögensverschiebung. Der Vertragsschluss mit dem Vertragshändler stellt insoweit die mittelbare Folge der von der Beklagten primär beabsichtigten (unmittelbaren) Veräußerung des Fahrzeugs an den Vertragshändler dar.

5. Gleichfalls scheidet mangels Vorliegens eines Schutzgesetzes Schadensersatz wegen Verstoßes gegen das UWG aus; [§ 3 UWG](#) und [§ 16 UWG](#) sind keine Schutzgesetze i. S. des [§ 823 II BGB](#) (Palandt/*Sprau*, a. a. O., § 823 Rn. 72 m. w. Nachw.).

6. Die Klägerin hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadensersatz aus [§ 826 BGB](#).

a) Soweit die Klägerin zur Begründung geltend macht, die Beklagte habe sie über die Umweltverträglichkeit des gekauften Fahrzeugs getäuscht, begründet dies keinen Schadensersatzanspruch. Eine dahin gehende Täuschung der Beklagten liegt nicht vor. Die Beklagte hat als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs lediglich damit geworben, dass dieses Fahrzeugmodell im Rahmen der Erlangung der Typgenehmigung auf dem Rollenprüfstand bei Ableistung des Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) die Grenzwerte der Euro-5a-Norm in 2009 eingehalten hat. Weitergehende Versprechen dahin gehend, dass diese Grenzwerte, insbesondere im Hinblick auf den Stickoxidwert, im Realbetrieb nicht überschritten werden, sind nicht erfolgt. Insoweit liegt eine vergleichbare Situation zur Herstellerangabe betreffend den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch vor. Insoweit muss dem Käufer bewusst sein, dass die angegebenen Werte nicht im Realbetrieb, sondern unter definierten, vom individuellen Realbetrieb abweichenden Testbedingungen ermittelt wurden, die primär darauf abzielen, eine Vergleichbarkeit der Testergebnisse hinsichtlich der Vielzahl von Testungen und Fahrzeugtypen zu erreichen und nicht den Realbetrieb des einzelnen Fahrzeuges abzubilden.

b) Soweit die Klägerin geltend macht, der Mangel am Fahrzeug bestehe in dem Vorhandensein einer möglicherweise unzulässigen Manipulationssoftware an sich bzw. in dem Abweichen des Schadstoffausstoßes im Realbetrieb im Vergleich zum Prüfstandsbetrieb, der Beklagten sei vorwerfbar, dass sie nicht offengelegt habe, dass die Typgenehmigung und die Einstufung in die Euro-5a-Norm nur unter Verwendung der Manipulationssoftware erreicht wurden, so fehlt es jedenfalls an dem mit der Klageforderung geltend gemachten Schaden.

Dabei kann offenbleiben, ob die Klägerin, wenn sie im Zeitpunkt des Vertragsschlusses von der Verwendung der Software gewusst hätte, das Fahrzeug nicht erworben hätte, weil für sie die Unsicherheit bestanden hätte, ob sie die Gegenleistung für den Kaufpreis, nämlich das Fahrzeug, zukünftig überhaupt hätte nutzen können bzw. unter welchen Bedingungen. Ungeachtet der Frage, ob es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelte, ist der Widerruf der Typgenehmigung und der Zulassung des Fahrzeugs aktuell nicht zu befürchten. Eine fehlende Nutzbarkeit des Fahrzeugs ist als Folge der durch das Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückrufs der betroffenen Fahrzeuge zwecks Nachrüstung durch die Beklagte (derzeit) nicht gegeben mit der Folge, dass der mit der Klage geltend gemachte Vermögensschaden durch Eingehung einer vertraglichen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung nicht mehr besteht. Bei einer Betrachtung der Vermögenssituation der Klägerin im Sinne der Differenzmethode (BGH, Urt. v. 03.07.1984 – [VI ZR 264/82](#)) ergibt sich, dass diese vor dem Vertragsschluss ein Vermögen in Höhe des Kaufpreises hatte und nunmehr das Fahrzeug in entsprechendem Wert (unter Berücksichtigung des Wertverlustes und der gezogenen bzw. nicht gezogenen Nutzungen) besitzt.

c) Soweit ein Vermögensverlust durch einen geringeren Wiederverkaufswert des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen der Verwendung der Manipulationssoftware oder nach Entfernen derselben aufgrund der Unsicherheiten hinsichtlich Motorleistung/Kraftstoffverbrauch/Emissionen/Lebensdauer denkbar ist, ist ein entsprechender Schaden mangels Verkaufs bislang nicht eingetreten. Die Klägerin hat auch keine konkrete Verkaufsabsicht vorgetragen hat. Im Falle der Nutzung des Fahrzeuges bis zu dessen Verschrottung (Unfall, Alter) würde sich ein solcher Schaden aber nicht realisieren.

Ein vom Leistungsantrag auf Zahlung durch Umdeutung gegebenenfalls miterfasster Feststellungsantrag (BGH, Urt. v. 31.01.1984 – [VI ZR 150/82](#)) im Hinblick auf den gegebenenfalls bei Weiterverkauf eintretenden Vermögensverlust unter Berücksichtigung des Feststellungsinteresses im Hinblick auf die Verjährungsproblematik war nicht zuzusprechen, da eine Verkaufsabsicht nicht dargetan ist und insoweit der Zahlungsantrag nicht in einen solchen Feststellungsantrag umgedeutet werden kann.

d) Ein Schadensersatzanspruch ergibt sich auch nicht, soweit die Klägerin geltend macht, im Falle der Deaktivierung der Manipulationssoftware sei ein erhöhter Verbrauch bzw. ein Leistungseinbruch zu befürchten. Ein allein allgemein drohender Schadenseintritt begründet noch keinen Schaden. Auch insoweit lagen – bei etwaiger entsprechender Auslegung des Klageantrags – die Voraussetzungen einer konkreten Feststellung nicht vor.

e) Dass das Fahrzeug selbst mit der Manipulationssoftware ausgestattet ist, führt für sich allein betrachtet nicht zu einem Vermögensschaden betreffend die Verpflichtung zur Kaufpreiszahlung. Zwar ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern nach gefestigter Rechtsprechung des BGH auch dann, wenn diese Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Bejahung eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage aber besteht. Die Differenzhypothese ist stets einer normativen Kontrolle zu unterziehen, weil sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen (BGH, Beschl. v. 09.07.1986 – [GSZ 1/86](#)). Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen (BGH, Urt. v. 26.09.1997 – [V ZR 29/96](#)). Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Insoweit wäre ein Schaden des Käufers eines Fahrzeuges mit Manipulationssoftware durchaus denkbar, im konkreten Fall aber abzulehnen, da die Klägerin aufgrund der Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes das Fahrzeug weiterhin zu den mit dem Kaufvertragsschluss beabsichtigten Zwecken, nämlich der allgemeinen Nutzung im Straßenverkehr, verwenden kann.

Mangels eines Zahlungsanspruchs war die Klage auch wegen der weiter geltend gemachten Zinsen und der Feststellung abzuweisen. ...

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.