



IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bezirksgericht Innsbruck hat durch den Richter Mag. Michael PILGRAM in der Rechtssache der klagenden Partei [REDACTED] vertreten durch Poduschka Anwalts-gesellschaft mbH, 4020 Linz, wider die beklagte Partei **Volkswagen AG**, HBR 100484, Berliner Ring 2, D-38440 Wolfsburg, Deutschland, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH, 5020 Salzburg, wegen € 11.463.– s.A. Leistung und Feststellung (€ 2.000.–), Gesamtstreitwert EUR 13.463,00 s.A., nach öffentlicher mündlicher Streitverhandlung zu Recht erkannt:

1. Die Klagsforderung besteht mit EUR 7.000,00 zu Recht.
2. Die von der beklagten Partei eingewendete Gegenforderung besteht nicht zu Recht.
3. Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution EUR 7.000,00 samt 4 % Zinsen seit 21.04.2021 zu Handen des Klagsvertreters zu bezahlen.
4. Das Mehrbegehren, die beklagte Partei sei weiters schuldig, der klagenden Partei EUR 4.463,00 samt Zinsmehrbegehren zu bezahlen, wird

a b g e w i e s e n .

5. Es wird mit Wirkung zwischen der klagenden Partei und der beklagten Partei festgestellt, dass die beklagte Partei für jeden Schaden haftet, welcher der klagenden Partei aus dem Kauf des Audi Q5 2.0 TDI quattro DPF, Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN): [REDACTED] und dem darin verbauten Dieselmotor Typ EA189 zukünftig entsteht.
6. Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution die mit EUR 1.499,41 (hierin enthalten EUR 166,93 an USt und EUR 497,81 an Barauslagen) bestimmten Prozesskosten zu Handen des Klagsvertreters zu ersetzen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Die klagende Partei hat im Feber 2010 einen PKW vom Typ Audi Q5 2.0 TDI quattro DPF, Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN): WAUZZZ8R1AA075660, um EUR 38.210,00 bei der Porsche Inter Auto GmbH und Co. KG, Zweigniederlassung VOWA Innsbruck (im Folgenden kurz: VOWA Innsbruck) erworben. Im PKW ist ein 2.0l Dieselmotor vom Typ EA 189 mit 104 KW bzw. 143 PS verbaut. Der PKW wurde mit Leasingvertrag zwischen der klagenden Partei und der s-Autoleasing GmbH drittfinanziert, wobei Restwertleasing mit Kaufoption vereinbart wurde. Im Jahr 2015 kaufte die klagende Partei den PKW aus dem Leasingvertrag heraus. Am 02.04.2019 führte die VOWA Innsbruck am PKW ein „Software-Update“ durch. **Insoweit steht der Sachverhalt außer Streit bzw. ist unstrittig.**

Mit Klage vom 21.04.2021 begehrte die **klagende Partei** EUR 11.463,00 samt 4 % Zinsen seit Feber 2010 sowie die Feststellung, die beklagte Partei hafte für jeden Schaden, welcher der klagenden Partei aus dem Kauf des streitgegenständlichen PKW zukünftig entsteht (Gesamtstreitwert EUR 13.463 s.A.). Sie Partei brachte zusammengefasst vor, die beklagte Partei hätte im PKW eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut und das Fahrzeug sohin in einem gesetzwidrigen und überteuerten Zustand ausgeliefert. Die beklagte Partei habe vorsätzlich Fahrzeuge in Verkehr gebracht, die im Auslieferungszeitpunkt weder typengenehmigungsfähig noch zulassungsfähig gewesen seien. Die beklagte Partei und die ihr zurechenbaren Repräsentanten hätten es aus Gewinnstreben unterlassen, die erforderlichen Entwicklungskosten zu investieren, um die Fahrzeuge mit dem Motortyp EA189 mit dem erforderlichen gesetzlichen Mindeststandard in Verkehr zu bringen.

Die klagende Partei hätte wegen der beklagten Partei einen Schaden erlitten, da sie ein überteuertes Fahrzeug erworben habe. Der Kaufpreis hätte bereits im Erwerbszeitpunkt nicht der Gegenleistung entsprochen. Die klagende Partei habe das Fahrzeug unter der Annahme erworben, dass es den gesetzlichen Bestimmungen entspreche. Hätte die klagende Partei bereits im Zeitpunkt des Kaufes gewusst, dass das klagsgegenständliche Fahrzeug nicht den Mindeststandards entspricht (nämlich der zum Kaufzeitpunkt gültigen Euroabgasnorm), hätte sie das Fahrzeug nicht um den damaligen Kaufpreis erworben, sondern 30 % weniger gezahlt. Als schädigender Dritter hafte die beklagte Partei für den überteuerten Kaufpreis. Auf den beim Kauf vorhandenen Minderwert hätte auch das am 02.04.2019 durchgeführte „Software-Update“ keinen Einfluss gehabt.

Da der Schaden auch darin bestehe, dass die klagende Partei aufgrund des durchgeführten „Software-Updates“ mit Schäden im Bereich des Abgasrückführsystems, insbesondere AGR-Ventil, AGR-Kühler und Injektoren, rechnen müsse und solche Schäden nicht ausgeschlossen werden könnten, hafte die beklagte Partei für jeden Schaden, welcher der klagenden Partei

aus dem Kauf des streitgegenständlichen PKWs zukünftig entstehe.

Die **beklagte Partei** bestreitet, beantragte kostenpflichtige Klagszurückweisung, in eventu kostenpflichtige Klagsabweisung, und wandte zusammengefasst ein, die Klage sei unschlüssig, da die klagende Partei nicht Eigentümerin, sondern lediglich Leasingnehmerin des streitgegenständlichen PKWs sei und die Leasingnehmerin lediglich einen Schaden aus dem Leasingvertrag, nicht jedoch aus dem Kaufvertrag geltend machen könne, da sie keine Partei dieses Vertrages sei. Die gelte auch, wenn die Leasingnehmerin den PKW nach Ablauf des Leasingvertrages vom Leasingnehmer kaufe. Selbst wenn das Fahrzeug bei Abschluss des Kauf- bzw. Leasingvertrages weniger als den Kaufpreis wert gewesen sei, würde daraus kein Schaden der Leasingnehmerin resultieren. Am Kaufvertrag sei die beklagte Partei nicht beteiligt gewesen und habe keine Broschüren oder Prospekte übergeben oder Angaben zum Schadstoffausstoß – insbesondere zu NO_x – gemacht.

Zudem liege kein Schaden vor. Das streitgegenständliche Fahrzeug entspreche dem vertraglich Geschuldeten spätestens seit Durchführung des „Software-Updates“, welches vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) am 03.05.2017 freigegeben und am 02.04.2019 für das streitgegenständliche Fahrzeug durchgeführt worden sei. Das Fahrzeug sei insofern nicht mangel- bzw. schadhaft. Es sei nicht ersichtlich, dass das Fahrzeug aufgrund der Umschaltlogik bzw. aufgrund des Updates einen Wertverlust erlitten habe. Die relativen Gebrauchtwagenrestwerte der Dieselfahrzeuge rund um das Bekanntwerden der EA189- Thematik seien grundsätzlich stabil geblieben. Der Gebrauchtwagenrestwert von Dieselfahrzeugen aller Hersteller sei erst ab 2017 in Folge der intensivierten Berichterstattung über mögliche Fahrverbote von Dieselfahrzeugen in Deutschland moderat zurückgegangen.

Das „Software-Update“ habe zu keinen negativen Folgen geführt. Mit der Erteilung der Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug habe das KBA bestätigt, dass dieses die Anforderungen der einschlägigen Vorschriften erfülle. Auch das „Thermofenster“, welches den Motor vor plötzlich auftretenden Schäden schütze, sei von den zuständigen Behörden als zulässig eingestuft worden. Die im streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kommende Software stelle weder eine unzulässige Abschaltvorrichtung dar, noch beeinflusse sie die Fahrtüchtigkeit oder die Sicherheit des Fahrzeugs. Zudem verfüge das Fahrzeug über eine wirksame EG-Typgenehmigung für die Emissionsklasse EU5.

Außerdem scheitere ein Schadenersatzanspruch am Mangel eines Kausalzusammenhangs zwischen einer Täuschung oder Verwendung der Software und dem Vertragsabschluss, da es keinen Grund für die Annahme gebe, die klagende Partei hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn sie von der Funktionsweise der Software gewusst hätte. Die beklagte Partei habe sich auch nicht rechtswidrig verhalten, da sie die klagende Partei nicht über vertragsrelevante Umstände getäuscht oder diese verschwiegen habe. Die beklagte Partei hätte die klagende

Partei auch nicht sittenwidrig geschädigt. Auch auf eine Schutzgesetzverletzung könne sich die klagende Partei nicht stützen, da die beklagte Partei nicht gegen Art 5 VO (EG) 715/2007 verstoßen und keinen Betrug im Sinne des § 146 StGB begangen habe.

Außerdem ließe sich ein rechnerischer Schaden erst nach einem Verkauf des Produktes endgültig beziffern. Ein Leistungsbegehren setze voraus, dass die klagende Partei das erworbene Produkt bereits verkauft und dadurch den Schaden realisiert habe.

Der Kaufpreis des Fahrzeuges in Höhe von € 38.210,-- abzüglich des Einkaufswertes zum heutigen Tage in der Höhe von € 6.869,-- ergibt in Summe € 31.341,--. Dieser Betrag werde einem allenfalls zu Recht bestehenden Klagsbegehren als Benützungsentgelt aufrechnungsweise entgegengestellt.

Das Zinsbegehren stehe für den Fall der Klagsstattgebung lediglich ab dem Zeitpunkt der Klagszustellung zu. Schadenersatzansprüche seien bereits verjährt, da diese innerhalb von drei Jahren ab Kenntnis des Schadens und des Schädigers verjähren und die klagende Partei spätestens seit 20.10.2015 aufgrund eines Schreibens wisse, dass das klagsgegenständliche Fahrzeug von der EA189-Thematik betroffen ist.

Schließlich sei der Antrag der klagenden Partei auf Feststellung der Ersatzfähigkeit der durch den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs entstehenden Schäden unzulässig, da er nicht hinreichend bestimmt sei und es an einem Feststellungsinteresse fehle.

Beweis wurde aufgenommen durch:

Pressemitteilung des EuGH vom 30.04.2020 zu C-693/18 (Beilage ./A), Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06.02.2017, das in Beantwortung einer Anfrage eines vom Diesel-Skandal betroffenen Fahrzeuglenkers erging (Beilage ./B), E-Mail-Korrespondenz zwischen VW AG und KBA vom 27.04.2016 (Beilage ./C), Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA189 (Beilage ./D), Ergänzungsgutachten Dr. Tober zu GZ 3 Cg 38/16z vom 04.08.2017 des LG Krems (Beilage ./E), Auszug aus dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (Beilage ./F), Urteil des BGH vom 25.05.2020 VI ZR 252/19 (Beilage ./G), SV-Gutachten Gerhard Dobay zu GZ 6 C 700/18m des BG Leoben (Beilage ./H), Schuldeingeständnis Plea of Guilty inklusive markierte Stellen (Beilage ./I), Transkript der Talkshow „Markus Lanz“, ausgestrahlt im ZDF am 18.06.2019 (Beilage ./J), Musteraussendung der beklagten Partei betreffend Softwareupdate (Beilage ./K), Artikel Konsument vom 08.11.2017 (Beilage ./L), Artikel Hessische-Niedersächsische Allgemeine vom 27.04.2016 (Beilage ./M), Bericht der Hessischen Niedersächsischen Allgemeinen vom 14.10.2015 (Beilage ./N), Factsheet über die Tätigkeit Dr. Hans Michel Piech (Beilage ./O), Factsheet über die Tätigkeit Dr. Wolfgang Porsche (Beilage ./P),

Factsheet über die Tätigkeit Dr. Ferdinand Porsche (Beilage ./Q), Artikel ntv online vom 25.03.2017 (Beilage ./R), Bescheid des deutschen Kraftfahr-Bundesamtes vom 15.10.2015 (Beilage ./S), Urteil OLG Wien zu 4 R 20/20w (Beilage ./T), Leasingvertrag (Beilage ./U), Zulassungsschein (Beilage ./V), Datenauszug (Beilage ./W), Bestätigung über die Mangelhaftigkeit des Kaufobjektes (Beilage ./X), Artikel regionalWolfenbüttel.de vom 13.06.2018 (Beilage ./Y), Artikel manager magazin vom 23.05.2017 (Beilage ./Z), Vorabentscheidungsersuchen des Gerichtes an den EuGH aus dem Verfahren 63 Cg 27/16s (Beilage ./AA), Protokoll der mündlichen Verhandlung des LG St. Pölten vom 26.06.2020 (Beilage ./AB), Gutachtenergänzung Dr. Werner Tober, 40 Cg 74/18 w des LG Innsbruck vom 16.06.2020 (Beilage ./AC), Protokoll Gutachten DI Wolfgang Haslinger 13 C 1279/18 t BG Wels vom 18.06.2019 (Beilage ./AD), Protokoll SV Ing. Martin Freitag 20 C 368/18s des BG HS Wien vom 22.06.2020 S. 8 (Beilage ./AE), Urteil LG Aachen vom 05.10.2017 (20 % Minderung) (Beilage ./AF), Urteil des LG Arnsberg vom 24.04.2018 (20 % Minderung) (Beilage ./AG), Benachrichtigung von der Führung eines Ermittlungsverfahrens (Beilage ./AH), Privatbeteiligtenanschluss (Beilage ./AI), Konvolut an anonymisierten Schreiben, die über den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs an sämtliche Halter von Fahrzeugen mit einem EA189 Motor verwendet wurden vom 08.10.2015 (Beilage ./1), Schreiben der Dataform Media GmbH an die Generalimporteurin vom 13.10.2015 (Beilage ./2), Schreiben von der Dataform Media GmbH an die Generalimporteurin vom 15.10.2015 (Beilage ./3), Kraftfahrt-Bundesamt-Freigabebestätigung des klagsgegenständlichen Fahrzeuges vom 05.09.2016 (Beilage ./4), Auszug aus dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ S. 12 f (Beilage ./5), Pressemitteilung des BGH vom 26.01.2021 (Beilage ./6), Pressemitteilung des BGH vom 11.03.2021 (Beilage ./7), Fahrzeugbewertung (Beilage ./8), weiters durch die Vernehmung des Geschäftsführers der klagenden Partei in der Tagsatzung vom 05.10.2021 (ON 17).

Die Einvernahme des von der beklagten Partei zum Abschicken der Informationsschreiben betreffend der Fahrzeugrückrufe (Pkt. 1 in ON 7) angebotenen Zeugen [REDACTED] konnte unterbleiben, da der entsprechende Sachverhalt aus den gelegten Urkunden Beilagen 1-3 festgestellt werden konnte.

Die Einvernahme der von der klagenden Partei angebotenen Zeugen [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] sowie die PV des [REDACTED] konnte wegen ausreichend geklärtem Sachverhalt unterbleiben.

Aufgrund des Beweisverfahrens steht über den eingangs dargestellten Sachverhalt hinaus folgender Sachverhalt als erwiesen fest:

Im Leasingvertrag wurde eine unbefristete Vertragsdauer mit Kündigungsverzicht der klagenden Partei als Leasingnehmerin für 60 Monate, das sind 5 Jahre, vereinbart. Die Leasingraten betragen monatlich EUR 521,75 (inkl. 20 % USt). Zudem hatte die beklagte Partei im Zuge des Leasingvertrages eine einmalige Bearbeitungsgebühr in Höhe von EUR 210,00 (inkl. 20 % USt) zu leisten (Beilage ./U).

Maßgebende Kriterien bei der Auswahl des PKW durch die klagende Partei waren der Allradantrieb, um in höhergelegene Regionen fahren zu können, der Dieselantrieb sowie die Marke Audi. Umweltthemen hatten keinen Einfluss auf die Auswahl des PKW und auf die Kaufentscheidung (PV Kläger ON 17).

Im Feber 2015 kaufte die klagende Partei den PKW um EUR 11.000,00 aus dem Leasingvertrag heraus (ON 1; Beilage ./U).

Der Motor dieses PKW verfügt über eine Abschaltvorrichtung, welche die Wirkung des Emissionskontrollsystems regelt. Das Emissionskontrollsystem vermischt das Abgas, nachdem es den Brennraum verlassen hat, über das AGR-Ventil zum Teil mit der angesaugten Frischluft. Dadurch gelangt statt reiner Frischluft eine Frischluft-Abgas-Mischung in den Brennraum, was zu niedrigeren NO_x-Emissionen führt. Das Abgasrückführungssystem mindert damit die NO_x-Emissionen des Fahrzeuges, verschmutzt jedoch den Motor und dessen Zu- und Ableitungen und verklebt das Abgasrückführventil, was zur Notwendigkeit einer oftmaligen Motorenreinigung führt (Beilage ./E).

Diese im Motor verbaute Abschaltvorrichtung unterscheidet zwischen zwei Modi: Modus 0 und Modus 1. Modus 0 kommt unter normalen Fahrbedingungen im Straßenverkehr zum Einsatz, Modus 1 kommt zum Einsatz, wenn das Fahrzeug das Verfahren zur Ermittlung der Fahrzeugemissionen am Rollenprüfstand durchläuft. Im Modus 0 ist die Abgasrückführleistung geringer als im Modus 1 und sind die NO_x-Emissionen entsprechend höher (Beilage ./E). Das Vorliegen dieser Abschaltvorrichtung wurde von der beklagten Partei im Zuge des Typisierungsverfahrens gegenüber der für die Erteilung der EG-Typengenehmigung zuständigen Behörde, dem deutschen Kraftfahrtbundesamt (KBA), verheimlicht.

Der „VW-Abgasskandal“ wurde Mitte September 2015 öffentlich bekannt (Beilagen ./L und ./R). Im Oktober 2015 ordnete das KBA nachträglich eine Nebenbestimmung zur EG-Typengenehmigung an, wonach die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen sind (Beilage ./S). Dies wurde von der beklagten Partei durch eine Änderung der Applikationsdaten umgesetzt (sog. „Software-Update“). Dass diese Maßnahme geeignet ist, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen, wurde vom KBA bestätigt (Beilage ./4).

Laut Auskunft des Servicebüros des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr,

Innovation und Technologie entsprechen die vom „VW-Abgasskandal“ betroffenen Fahrzeuge nicht der Euro-Klasse und befinden sich daher nicht in einem genehmigungskonformen Zustand. Die betroffenen Fahrzeugbesitzer müssen daher der Rückrufaufforderung nachkommen, damit dieser Zustand durch das „Software-Update“ hergestellt werden kann (Beilage ./B).

Aufgrund der verheimlichten Abschalteneinrichtung und der dadurch verursachten mangelnden Rechtsbeständigkeit der erteilten Typengenehmigung betrug der tatsächliche Marktwert des streitgegenständlichen PKWs im Anschaffungszeitpunkt im Feber 2010 EUR 31.210,00, das ist um EUR 7.000,00 (ca. 18 %) weniger als der bezahlte Kaufpreis (§ 273 Abs 1 ZPO unter Vorwegnahme der rechtlichen Beurteilung).

Die klagende Partei erfuhr vom „VW-Abgasskandal“ durch die Medien (PV Kläger ON 17). Daraufhin übermittelte die VOWA Innsbruck der klagenden Partei im Oktober 2015 mehrere Schreiben. In einem dieser Schreiben wurde auf das „Software-Update“ hingewiesen (Beilagen 1-3)

Das Software-Update wurde beim streitgegenständlichen Fahrzeug am 02.04.2019 bei der VOWA Innsbruck durchgeführt, wobei die Software im Motorsteuergerät geändert wurde (Beilage ./H). Dem Geschäftsführer der klagenden Partei wurde dabei seitens der VOWA Innsbruck erklärt, dass eine technische Maßnahme am Auspuff des PKWs durchgeführt werde, nähere Details zum Update wurden nicht bekanntgegeben (PV Kläger ON 17).

Nach dem durchgeführten Software-Update wird die Abgasrückführung außerhalb eines „Thermofensters“ von 15 bis 33 ° C sowie über 1.000 Höhenmeter reduziert, folglich steigt der NO_x-Ausstoß. Die Abgasreinigung wirkt somit nur bei Temperaturen zwischen plus 15 Grad und plus 33 Grad sowie in Höhen bis zu 1.000 Metern uneingeschränkt (Beilage ./E). Das durchgeführte Software-Update führte bei vergleichbaren Fahrzeugen zu negativen Veränderungen. Die häufigsten davon waren ein erhöhter Kraftstoffverbrauch, Leistungseinbrüche im oberen und unteren Drehzahlbereich und ein deutlich spürbares „Ruckeln“ des Motors. Seltener fielen Probleme beim Beschleunigen, Probleme mit dem Abgasrückführungssystem, eine schnellere Verrußung des Partikelfilters, eine erhöhte Geruchsbildung oder ein massives Gebläse auf (Beilage ./L).

Hätte die klagende Partei etwas von allfälligen Manipulationen am Emissionskontrollsystem des Fahrzeuges gewusst, hätte sie das Fahrzeug weder geleast noch gekauft (PV Kläger ON 17).

Zwischen 2017 und 2018 versuchte die klagende Partei, den PKW zu verkaufen. Der Verkauf scheiterte jedoch, da der potenzielle Käufer meinte, der PKW sei nur EUR 2.000,00 bis EUR 3.000,00 wert, wobei dies nicht mit den Abgaswerten des PKWs begründet wurde (PV

Kläger ON 17).

Das Fahrzeug weist per 05.10.2021 einen Kilometerstand von ca. 175.000 km auf, als es die klagende Partei übernahm war es neu, die klagende Partei hat das Auto also ca. 175.000 km gefahren. Seit dem Software-Update sind keine technischen Probleme am PKW aufgetreten (PV Kläger ON 17).

Nicht festgestellt werden kann, welchen Wert das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Schlusses der Verhandlung (5.10.2021) hat.

Die Feststellungen stützen auf folgende Beweiswürdigung:

Soweit sich Feststellungen auf unbedenkliche bzw. unwidersprochene Beweismittel stützen, sind diese bei den entsprechenden Feststellungen in Klammer angeführt.

Hinsichtlich der „Herauskaufens“ des Fahrzeugs aus dem Leasingvertrag durch die klagende Partei wurde der Feber 2015 als Kaufzeitpunkt festgestellt, da der Leasingvertrag (Beilage ./U) im Feber 2010 abgeschlossen wurde und dort eine unbestimmte Vertragsdauer mit fünfjährigem Kündungsverzicht vereinbart wurde. Hinsichtlich des Kaufpreises war der im Leasingvertrag vereinbarte Restwert in Höhe von EUR 11.000,00 anzunehmen. Obwohl die klagende Partei hinsichtlich des genauen Kaufzeitpunkts keine exakten Vorbringen erstattete und der Geschäftsführer der klagenden Partei sich im Zuge der Parteienvernehmung nicht an den genauen Restwert erinnerte, ging das Gericht – mangels gegenteiliger Hinweise – davon aus, dass die klagende Partei das Fahrzeug zum ehestmöglichen Zeitpunkt zum vereinbarten Restwert „herauskaufte“.

Die Feststellung, dass der Marktwert des streitgegenständlichen PKWs im Anschaffungszeitpunkt im Feber 2010 um ca. EUR 7.000,00 geringer als der Kaufpreis war, gründet auf den verschiedenen Sachverständigengutachten (Beilagen ./H, ./AC, ./AD, ./AE), welche überwiegend von einer Preisminderung im Bereich zwischen 10 % und 30 % ausgingen. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich beim streitgegenständlichen PKW im Kaufzeitpunkt um einen Neuwagen gehandelt hat, und unzulässige technische Vorrichtungen bei Neuwagen zweifelsohne zu Wertminderungen führen, gelangte das Gericht zur Überzeugung, dass der Marktwert um EUR 7.000,00 (ca. 18 %) geringer war als der tatsächlich bezahlte Kaufpreis.

Die Negativfeststellung zum Fahrzeugwert zum Zeitpunkt Schluss der Verhandlung war zu treffen, da diesbezüglich bis auf eine nicht belastbare bzw. nicht nachvollziehbare Bewertung (Quelle: Carlos [??]) keine Beweisergebnisse vorliegen.

Der Sachverhalt ist rechtlich zu beurteilen wie folgt:

Gemäß Art 7 Z 2 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 (im Folgenden kurz: EuGVVO) kann eine Person, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in einem anderen Mitgliedstaat – konkret vor dem Gericht des Ortes, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist – verklagt werden, wenn eine unerlaubte Handlung oder eine Handlung, die einer unerlaubten Handlung gleichgestellt ist, oder wenn Ansprüche aus einer solchen Handlung den Gegenstand des Verfahrens bilden. Art 7 Z 2 EuGVVO ist dahin auszulegen, dass sich der Ort der Verwirklichung des Schadenserfolgs in einem Fall, in dem Fahrzeuge von ihrem Hersteller in einem Mitgliedstaat rechtswidrig mit einer Software ausgerüstet worden sind, die die Daten über den Abgasausstoß manipuliert, und danach bei einem Dritten in einem anderen Mitgliedstaat erworben werden, in diesem letztgenannten Mitgliedstaat befindet (EuGH C-343/19).

Gemäß Art 4 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 (im Folgenden Kurz: Rom-II-VO) ist auf ein außervertragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Schaden eintritt.

Gemäß § 932 ABGB kann der Übernehmer einer mangelhaften Sache Gewährleistung fordern. Sind dabei sowohl die Verbesserung des Mangels als auch der Austausch der Sache unmöglich oder unverhältnismäßig, so hat der Übernehmer das Recht auf Preisminderung oder Wandlung. Hat der Übergeber den Mangel verschuldet, so kann der Übernehmer auch Schadenersatz fordern (§ 933a ABGB).

Gemäß Art 5 Abs 2 der Verordnung (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Ausnahmen sind vorgesehen, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, wenn die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist, oder wenn die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

Wurde der Schaden eines Leasingnehmers durch einen Mangel des Leasingobjektes verursacht, so kann er bei mittelbarem Leasing direkt gegen den Produzenten vorgehen, da der Kaufvertrag zwischen Produzenten und Leasinggeber Schutzwirkungen zugunsten des Leasingnehmers entfaltet (*Rabl/Rieder*, Schuldrecht Besonderer Teil⁶, Rn 8/90).

Gemäß § 1489 ABGB verjähren Schadenersatzansprüche nach drei Jahren ab Kenntnis von Schaden und Schädiger. Wurde der Schaden jedoch durch eine gerichtlich strafbare Handlung verursacht, die nur vorsätzlich begangen werden kann und mit mehr als einjähriger

Freiheitsstrafe bedroht ist, verjährt der Anspruch erst nach 30 Jahren. Eine erfolgte strafgerichtliche Verurteilung ist dabei (schon nach dem Wortlaut des § 1489) keine Voraussetzung; der Zivilrichter hat das Vorliegen der Voraussetzungen (im strafrechtlichen Sinn) zu prüfen (zB OGH 1 Ob 4/94; 8 Ob 508/87; vgl. *Garber* in *Schwimann/Neumayr* (Hrsg), ABGB Taschenkommentar⁵ (2020) zu § 1489 ABGB, Rz 11).

Schadenersatzansprüche werden erst mit Einmahnung und nicht schon mit Schadenseintritt fällig. Verzugszinsen gebühren somit erst nach Fälligestellung der Ansprüche (*Größ* in *Kletečka/Schauer*, ABGB-ON^{1.04} § 1334). Fälligkeit tritt nach ständiger Rechtsprechung erst dann ein, wenn der Schaden feststellbar und zumindest vom Beschädigten (durch Mahnung, Klage oder Klageerweiterung) zahlenmäßig bestimmt worden ist (*Madl* in *Kletečka/Schauer*, ABGB-ON^{1.06} § 1489).

Gemäß § 228 ZPO kann auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses oder Rechtes Klage erhoben werden, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse daran hat, dass jenes Rechtsverhältnis oder Recht durch eine gerichtliche Entscheidung alsbald festgestellt werde. Ein Feststellungsinteresse ist schon dann zu bejahen, wenn nur die Möglichkeit offen bleibt, dass das schädigende Ereignis den Eintritt eines künftigen Schadens verursachen könnte (OGH 2 Ob 187/00i).

Da die klagende Partei ihren Sitz in Österreich und die beklagte Partei ihren Sitz in Deutschland hat, liegt ein Sachverhalt mit Auslandsberührung vor. Die beklagte Partei hat in Deutschland ein Fahrzeug hergestellt und rechtswidrig mit einer Software ausgerüstet, welche die Daten über den Abgasausstoß manipuliert. Dieses Fahrzeug wurde anschließend von der klagenden Partei in Innsbruck erworben. Der Schaden wurde daher in Innsbruck verwirklicht, weshalb das Bezirksgericht Innsbruck gemäß Art 7 Abs 2 EuGVVO in Verbindung mit § 49 Abs 1 JN (international) zuständig ist und auf den gegenständlichen Rechtsstreit gemäß Art 4 Abs 1 Rom-II-VO österreichisches Recht anzuwenden ist.

Nach der Beurteilung des Obersten Gerichtshofs (OGH 10 Ob 44/19x lit E Pkt 2.1.) ist die im Zeitpunkt der Übergabe des Kaufgegenstands an die klagende Partei vorhandene „Umschaltlogik“ als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinn der Art 3 Nr 10 und Art 5 Abs 2 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren.

Das Fahrzeug war daher mangelhaft im Sinne des § 922 ABGB, weil die unzulässige Abschaltvorrichtung gegenüber der für die Erteilung der EG-Typengenehmigung zuständigen Behörde nicht offen gelegt wurde, was die mangelnde Rechtsbeständigkeit der erteilten Typengenehmigung nach sich zog. Dies manifestierte sich in der Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung durch das KBA (OGH 10 Ob 44/19x).

Durch das „Software-Update“ wurde die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs nicht behoben, da

die Abgasreinigung nach dem Update nur unter gewissen Bedingungen uneingeschränkt wirkt, nämlich bei Temperaturen zwischen plus 15 Grad und plus 33 Grad sowie in Höhen bis zu 1.000 Metern. Aufgrund der klimatischen und topografischen Beschaffenheiten in Tirol wirkt die Abgasreinigung daher nur während ca. der Hälfte des Jahres und nur in tiefer gelegenen Regionen. Es liegt daher weiterhin eine Abschaltvorrichtung vor, deren unionsrechtliche Zulässigkeit unklar ist, womit die Rechtsbeständigkeit der erteilten Typengenehmigung weiterhin mangelhaft bleibt. Zwar wurde für das „Software-Update“ vom zuständigen KBA vorläufig eine Genehmigung erteilt, jedoch kommt dieser nur eine abgeschwächte Richtigkeitsgewähr zu, weil für die Genehmigung ein massiver faktischer Druck maßgeblich gewesen sein könnte (OLG Wien 4 R 20/20w). Hinsichtlich der unionsrechtlichen Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung nach dem „Software-Update“ bestehen gewichtige Zweifel (OGH 10 Ob 44/19x).

Der klagenden Partei entstand durch die Mangelhaftigkeit des streitgegenständlichen PKWs ein Schaden in Höhe von EUR 7.000,00, da der Marktwert des PKWs zum Anschaffungszeitpunkt im Februar 2010 aufgrund dieses Mangels um EUR 7.000,00 geringer war als der tatsächliche Kaufpreis (§ 273 ZPO). Der Schaden wurde bei der klagenden Partei durch die Bezahlung der Leasingraten und des Restwerts realisiert, welche auf Grundlage des – im Vergleich zum tatsächlichen Marktwert überhöhten – Kaufpreises des streitgegenständlichen PKWs berechnet wurden. Die beklagte Partei hat den Mangel verschuldet, da sie das Emissionskontrollsystem des streitgegenständlichen Fahrzeuges absichtlich und willentlich mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausstattete, welche die Rechtsbeständigkeit der erteilten Typengenehmigung – und damit auch den Marktwert – des PKWs verringert, und der klagenden Partei diesen Umstand verschwieg.

Die von der beklagten Partei eingewendete Gegenforderung in Höhe von EUR 31.341,00 für Benützungsentgelt ist nicht schlüssig. Benützungsentgelt käme allenfalls in Betracht, wenn auf Wandlung des Kaufvertrags über ein mangelhaftes Kraftfahrzeug geklagt würde, um die merkantile Wertdifferenz zwischen einem Neuwagen und einem Gebrauchtwagen zu kompensieren. Im gegenständlichen Fall begehrte die klagende Partei jedoch nicht die Wandlung des Kaufvertrages, sondern Schadenersatz. Warum der beklagten Partei ein Benützungsentgelt zustehen sollte, ist nicht ersichtlich. Zudem konnte ein solches nicht unter Beweis gestellt werden.

Die klagende Partei wurde von der beklagten Partei durch schweren Betrug im Sinne des § 147 Abs 2 StGB geschädigt, da die beklagte Partei die klagende Partei durch Täuschung über die Emissionswerte sowie die Höhe des Marktwerts zum Kauf des PKWs verleitete und dabei eine Schädigung in einer Höhe von mehr als EUR 5.000,00 sowie eine unrechtmäßige Bereicherung billigend in Kauf nahm. Da schwerer Betrug nur vorsätzlich begangen werden

kann und mit mehr als einjähriger Freiheitsstrafe bedroht ist, erlischt das Klagerecht der klagenden Partei erst nach 30 Jahren. Der Schadenersatzanspruch ist somit noch nicht verjährt.

Das Zinsmehrbegehren war abzuweisen, da die klagende Partei den Schadenersatzanspruch erst mit Klage fällig stellte. Verzugszinsen stehen der klagenden Partei somit erst seit dem Tag der Klageeinbringung, also seit 21.04.2021 zu.

Dem Feststellungsbegehren war stattzugeben, da die klagende Partei ein rechtliches Interesse an der Feststellung des Rechtsverhältnisses hat. Dieses rechtliche Interesse ist insbesondere deshalb gegeben, da ein aktueller Anlass zur Klärung des strittigen Rechtsverhältnisses besteht, bestreitet doch die beklagte Partei, für Sachschäden am Fahrzeug zu haften, welche aufgrund der Beschaffenheit der im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges verbauten Abschaltvorrichtung sowie des Software-Updates verursacht werden. Da die Beschaffenheit der Abschaltvorrichtung insbesondere nach dem Software-Update geeignet ist, Bauteile rascher zu verschmutzen sowie andere Schäden (beispielsweise erhöhten Kraftstoffverbrauch, Leistungseinbrüche im oberen und unteren Drehzahlbereich oder ein deutlich spärbares „Ruckeln“ des Motors) herbeizuführen, war festzustellen, dass die beklagte Partei für jeden Schaden haftet, welcher der klagenden Partei aus dem Kauf des PKWs zukünftig entsteht.

Die Kostenentscheidung stützt auf § 43 Abs 1 ZPO, wonach die Kosten gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen sind, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt.

Die Einwendungen der beklagten Partei gegen das Kostenverzeichnis der klagenden Partei waren im Übrigen hinsichtlich des doppelten Einheitssatzes für die Klage vom 21.04.2021, der doppelten ERV-Kosten für den vorbereitenden Schriftsatz vom 07.05.2021, der Honorierung der Verbesserung der Urkundenvorlage vom 13.07.2021 und der Anregung vom 23.09.2021 berechtigt: Für die Klage vom 21.04.2021 gebührt kein doppelter Einheitssatz, da im gegenständlichen Rechtsstreit weder ein bedingter Zahlungsbefehl erlassen noch dem Beklagten die Klagebeantwortung direkt aufgetragen wurde (§ 23 Abs 6 RATG, *Obermaier*, Kostenhandbuch³, Rz 3.19). Für den verfahrenseinleitenden Schriftsatz gebührt ein ERV-Zuschlag in Höhe von EUR 4,10, für jede weitere Eingabe EUR 2,10 (§ 23a RATG, *Obermaier*, Kostenhandbuch³, Rz 3.30). Die Verbesserung der Urkundenvorlage ist nicht ersatzfähig (*Obermaier*, Kostenhandbuch³, Rz 1.253). Für die Anregung, eine Tagsatzung per Videokonferenz durchzuführen, steht keine Honorierung zu, da diese nicht zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung bzw. -verteidigung notwendig ist. Jedoch war der Schriftsatz vom 8.6.2021 zu honorieren, weil aufgetragen zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlich.

Insgesamt konnte die klagende Partei daher Kosten von € 2.454,90 (netto) und Barauslagen von € 743.-- verzeichnen. Sie ist mit 67 % ihres Begehrens durchgedrungen (€ 7.000.-- Leitung sowie € 2.000.-- Feststellung), ihr gebühren daher 67 % ihrer Barauslagen (= € 497,81) sowie 34 % ihrer Kosten (= € 834,67). Zuzüglich 20 % USt von € 166,93 ergibt dies insgesamt einen Betrag von € 1.499,41 zu Gunsten der klagenden Partei.

Bezirksgericht Innsbruck, Abteilung 12

Innsbruck, 28. Dezember 2021

Mag. Michael Pilgram, Richter

Elektronische Ausfertigung
gemäß § 79 GOG