



IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesgericht Wels erkennt durch die Richterin Mag. Christina Gumpoldsberger in der Rechtssache der klagenden Partei [REDACTED] [REDACTED] vertreten durch Brauneis Klauser Prändl Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, gegen die beklagte Partei **Volkswagen AG**, HRB100484, Berliner Ring 2, D-38440 Wolfsburg, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in 5020 Salzburg, wegen zuletzt EUR 30.402,32 s.A. nach öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht:

1. Die Beklagte ist schuldig, dem Kläger binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution den Betrag von EUR 29.016,00 samt 4 % Zinsen aus EUR 31.761,24 seit 19.03.2021 Zug um Zug gegen die Rückstellung des PKW VW Tiguan Sky TDI BMT 4 Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu bezahlen, sowie die Prozesskosten von EUR 371,50 (halbe Pauschalgebühr) zu ersetzen.
2. Hingegen wird das Mehrbegehren, die Beklagte sei schuldig dem Kläger weitere EUR 1.386,32 zu bezahlen, sowie das Zinsenmehrbegehren abgewiesen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Der Kläger erhebt Ansprüche im Zusammenhang mit dem Sachverhaltskomplex VW-Abgasmanipulation, wobei er die Aufhebung des Vertrages in eventu Wertminderung von 30 % des Kaufpreises (EUR 37.200,00), das sind EUR 11.160,00 sowie die Feststellung für die Haftung für künftige Schäden begehrt. Er bringt zusammengefasst vor, dass er am 15.02.2012 das Fahrzeug der Marke Tiguan Sky TDI BMT 4 Motion Fahrzeug-Identifizierungsnummer: [REDACTED] von der Auto [REDACTED] GmbH zu einem Kaufpreis von EUR 37.200,- erworben habe. Im Kfz sei ein 2,0 Liter Dieselmotor mit 103 kW/ 140 PS verbaut. Er sei seit dem Kauf ca. 54.820 Kilometer (S. 12 in ON 24) mit dem Kfz gefahren.

Das Fahrzeug sei mit einem von der Beklagten entwickelten Motor ausgestattet. Für diesen Motor verwende die Beklagte die Bezeichnung „EA 189“, wobei das Kürzel „EA“ für „Entwicklungsauftrag“ stehe. Die Beklagte habe es zu verantworten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug bereits bei der Auslieferung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung iSd VO (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 1 versehen gewesen sei und daher in einem gesetzwidrigen und überbeuerten Zustand ausgeliefert worden sei. Um Entwicklungskosten zu sparen, habe die Beklagte nämlich für den Motor EA 189 auch eine Vorrichtung (im Folgenden auch „Manipulationssoftware“ genannt), die mit einer sogenannten „Umschaltlogik“ arbeite. Aufgrund der Umschaltlogik würden „saubere“ Abgase (d.h. den vorgeschriebenen Grenzwerten entsprechende Abgase) nur am Prüfstand ausgestoßen; im Echtbetrieb (d.h. auf der Straße) hingegen würden – mit der Begründung, um insbesondere die Nachteile der Mehrfachverbrennung (Verkokung bzw. Versottung) für den Motor zu vermeiden – Schadstoffe im Ausmaß eines Vielfachen der vorgeschriebenen Grenzwerte emittiert. Die Beklagte habe vorsätzlich und rechtswidrig Fahrzeuge in Verkehr gebracht, die im Auslieferungszeitpunkt weder typengenehmigungsfähig noch zulassungsfähig gewesen seien. Die Beklagte und die ihr zurechenbaren Repräsentanten hätten es aus reinem Gewinnstreben unterlassen, die erforderlichen Entwicklungskosten zu investieren, um die Fahrzeuge mit der Motortype EA189 mit dem erforderlichen gesetzlichen Mindeststandard in Verkehr zu bringen. Sie habe durch ihr vorsätzliches, sittenwidriges und arglistiges Verhalten einen nachteiligen Vertragsabschluss herbeiführt. Der Kläger habe das Fahrzeug unter der Annahme erworben, das Fahrzeug würde – wie im redlichen Autohandel üblich – den gesetzlichen Bestimmungen der VO (EG) 715/2007 entsprechen. Er habe einen Vertrag über das Fahrzeug zu einem Kaufpreis für ein gesetzeskonformes und einwandfreies Kfz gezahlt, tatsächlich habe er dafür aber ein manipuliertes Kfz erhalten. Hätte er bereits im Zeitpunkt des Ankaufes gewusst, dass das Fahrzeug nicht einmal den Mindeststandards – nämlich der Euroabgasnorm 5 – entspricht, hätte er das Fahrzeug, falls überhaupt, nicht um den oben angeführten Kaufpreis erworben. Trotz des bereits durchgeführten Software-Updates bestehe weiterhin eine unzulässige Abschaltvorrichtung iSd Art 5 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Beklagte habe den Irrtum des Klägers bewusst verursacht. Ihr rechtswidriges Verhalten sowie jenes ihrer Repräsentanten habe der bewussten Täuschung gedient, um die Beklagte zu bereichern.

Die Beklagte wendet Verjährung ein, bestreitet und beantragt die Abweisung des Klagebegehrens. Die hier gegenständliche NOx- Thematik im Zusammenhang mit EA189-Fahrzeugen sei bereits seit Mitte September 2015 bekannt. Der Kaufvertrag sei bereits am 15.02.2012 abgeschlossen und das klagsgegenständliche Fahrzeug anschließend übergeben worden. Der Kläger sei demnach zum Zeitpunkt der Klageeinbringung am 19.03.2021 bereits

mehr als 3 Jahre in Kenntnis des (vermeintlichen und bestritten bleibenden) Schadens sowie des vermeintlichen Schädigers (vgl. RIS-Justiz RS0034951). Somit seien sämtliche auf Schadenersatz gestützte (allfällige) Ansprüche des Klägers bereits verjährt.

Sämtliche Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA 189 seien technisch sicher und fahrbereit und könnten uneingeschränkt im Straßenverkehr eingesetzt werden. Dies habe das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt („KBA“) als zuständige Typengenehmigungsbehörde festgestellt. Bis zum heutigen Tag sei die Typengenehmigung nicht widerrufen worden und sei dies auch nicht zu erwarten. Neben einer Typengenehmigung bestehe auch eine aufrechte Zulassung. Auf Kosten der Beklagten würden sämtliche betroffenen Fahrzeuge technisch überarbeitet werden. Beim Klagsfahrzeug sei diese technische Maßnahme bereits am 06. Juli 2016 erfolgreich durchgeführt worden. Dadurch komme es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf den Motor und seine Komponenten sowie zu keiner erhöhten Rußproduktion des Fahrzeugs. Die Verwendung eines Thermofensters sei als Stand der Technik anzusehen und diene dazu den Motor vor plötzlichen und unvorhersehbaren Schäden zu schützen. Es handle sich jedenfalls um eine zulässige Abschalteneinrichtung. Thermofenster seien in sämtlichen, in den letzten Jahren für den europäischen Markt produzierten Dieselfahrzeugen aller Hersteller enthalten. Das Fahrzeug entspreche nach dem Software-Update den gesetzlichen Vorschriften. Der Kläger habe somit genau das vertraglich geschuldete Fahrzeug erhalten. Es sei keine Wertminderung bzw kein Wertverlust eingetreten. Durch den Erwerb des Fahrzeuges sei daher auch kein Schaden begründet worden. Es fehle somit bereits an der Voraussetzung eines Vermögensnachteils. Hinsichtlich des Kaufes liege kein arglistiges bzw vorsätzlich sittenwidriges Verhalten der Beklagten vor. Eine Täuschung oder Verletzung einer Aufklärungspflicht durch die Beklagte sei ebenso wenig gegeben. Das Vorliegen eines relevanten Irrtums werde bestritten, wie auch eine arglistige Veranlassung eines solchen durch die Beklagte. Dass ein bestimmter Ausstoß an NOx im Prüfbetrieb für die Kaufentscheidung des Klägers eine maßgebliche Rolle gespielt haben soll, erscheine aus mehreren Gründen zweifelhaft. Die Voraussetzungen für einen Schadenersatzanspruch sowie für die geltend gemachte Naturalrestitution lägen nicht vor. Auch scheitere ein Schadenersatzanspruch am Mangel eines Kausalzusammenhanges zwischen einer angeblichen Täuschung oder der Verwendung der Software und dem Vertragsabschluss.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in die vorgelegten Urkunden und Lichtbilder (.A bis .AR, .1 bis .32), Parteieneinvernahme des Klägers sowie Einholung eines KFZ-technischen Sachverständigengutachtens von DI Wolfgang Haslinger.

Folgender **Sachverhalt** steht fest:

Mit Kaufvertrag vom 15. Februar 2012 (Beilage .A) erwarb der Kläger beim Autohaus

■■■■■ GmbH in ■■■■■ einen VW Tiguan Sky TDI BMT 4 Motion Fahrzeug-Identifizierungsnummer ■■■■■ als Neuwagen um EUR 37.200,00. Mit 6. März 2012 wurde dem Kläger für den VW Tiguan die Zulassung erteilt; es war dies die Erstzulassung (Beilage ./B). Beim vorliegenden Fahrzeug ist ein Motor mit der Kennung EA 189, EU 5 verbaut (KFZ-SV-Gutachten ON 25).

Der Kläger fährt generell seine Autos lange und war auf der Suche nach einem neuen Fahrzeug, wobei er einen Mercedes oder BMW vor Augen hatte. Voraussetzung war zudem, dass das Fahrzeug mit Allrad ausgestattet ist. Nachdem ihm von einem ihm bekannten Autoverkäufer der ■■■■■ GmbH gesagt wurde, dass der VW wenig Verbrauch und einen sehr geringen Schadstoffauswurf habe, entschied sich der Kläger für den VW Tiguan (PV Kläger, S 5 in ON 29.4). Er war vorerst zufrieden mit dem Fahrzeug. Am 6. Juli 2016 wurde das kostenlose Software-Update durchgeführt. Da der Kläger den Eindruck hatte, dass das Fahrzeug nach dem Update an Spritzigkeit beim Überholen verloren habe und auch mehr an Treibstoff verbrauchen würde, insbesondere aber weil das Warnzeichen für den Dieselpartikelfilter häufiger aufleuchtete, entschloss er sich zu Klagsführung. Zuvor fragte er noch bei seinem Autohändler der ■■■■■ GmbH nach, ob diese das Auto zurücknehmen würden, was diese ablehnten. Den VW-Abgasskandal verfolgte der Kläger aus den Medien.

Die vorliegende Klage wurde am 19. März 2021 beim Landesgericht Wels eingebracht.

Im EA 189-Motor wurde ursprünglich eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut, da zwei Modi programmiert wurden, wovon der Modus eins den NEFZ-Prüfstandtest über den kumulierten Weg des NEFZ-Testzyklus erkannte.

Laut Verordnung EG 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrgeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder auch sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontroll-Systems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder auch zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontroll-Systems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Das Klagsfahrzeug ist ein EU 5 Fahrzeug entsprechend der Norm EU 715/2007. Die Fahrzeuge mit EU 5 Motoren der Baureihe EA 189 – wie das Klagsfahrzeug - verfügten über eine 2-teilige Software, die bewirkte, dass die Prüfung auf dem Prüfstand erkannt und das Fahrzeug in einem Emissionsminderungsmodus (Modus 1) betrieben wurde, in dem die NOx-Emissionen stärker reduziert wurden. Auf der Straße wurde unter vergleichbaren Bedingungen in einen anderen Modus geschaltet, die NOx-Emissionen erhöhten sich. Die

verwendete Software nahm die kumulierte Wegstrecke als Parameter, das heißt, wenn über die Zeit eine zu große Wegstrecke verglichen mit dem NEFZ-Zyklus zurückgelegt wurde, dann schaltete die Software auf einen Straßenmodus (Modus 0) um, welcher bewirkte, dass die Rückführungsrate über das AGR (Abgasrückführungsventil) zur neuerlichen Verbrennung in den Motorraum deutlich reduziert oder überhaupt stillgelegt wird. Die Software erkannte im normalen Fahrbetrieb, dass der kumulierte Weg aus den Schranken des NEFZ-Zyklus herausfällt, was dann bewirkte, dass der Motor mit viel weniger oder gar keiner Abgasrückführung betrieben wurde.

Ein eigener Modus für den NEFZ-Test ist unzulässig und nicht im Sinne der Verordnung EG 715/2007. Er ist nicht von den drei Ausnahmen der Verordnung EG 715/2007, Artikel 5 Abs 2 umfasst (vgl Urteil des EuGH vom 17.12.2020, C-693/18).

Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, welche die Wirksamkeit von Emissionskontroll-Systemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn,

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeuges zu gewährleisten;
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als es zum Anlassen des Motors erforderlich ist;
- c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuff-Emissionen im Wesentlichen enthalten sind.

Die unzulässige Programmierung des Steuergerätes ist durch das mittlerweile für alle Motor-, Getriebe- und Antriebsvarianten mit dem EA 189-Motor vom KBA geprüften Softwareupdate behebbar. Allerdings ist ein Thermofenster implementiert, welches nur in Ausnahmefällen zulässig ist. Mit dem nach dem Softwareupdate einzigen Steuerungsmodus werden die Vorgaben des NEFZ-Tests eingehalten, wie dies das KBA für alle Motor-, Getriebe- und Antriebsvarianten mit dem EA 189-Motor vor der Freigabe des Softwareupdates geprüft und festgestellt hat. Mit dieser Maßnahme wird zu Ungunsten der Partikelemission der NOx-Ausstoß verringert.

Der Modus 0 musste entsprechend den Vorgaben des deutschen KBA entfernt bzw deaktiviert werden, sodass nach dem Aufspielen des Softwareupdates nunmehr ein modifizierter überarbeiteter einheitlicher Modus (sowohl für den NEFZ als auch für alle Fahr- und Betriebszustände) zur Verfügung steht.

Mit einer Ergänzung der Typengenehmigung hat das KBA festgestellt, dass mit dem Software-Update die unzulässige Umschaltlogik eliminiert wurde und das Fahrzeug bzw der Motor nunmehr den Akkreditierungsbedingungen entspricht.

Das Fahrzeug des Klägers war durchgehend einsatz- und betriebsbereit und voll funktionstauglich. Das Fahrzeug hatte seit der Verkehrszulassung ständig eine gültige EU-Typengenehmigung und besteht auch kein Hinweis, dass diese entzogen werden könnte. Es bestand zudem kein Einfluss auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit. Das Software-Update war für die Kläger kostenlos. Die Durchführung der technischen Maßnahme (Aufspielen des Software-Updates) erfordert einen Aufwand von maximal 30 Minuten (KFZ-Gutachten S 15 in ON 25).

Der Kaufpreis von € 37.200,-- war 2012 für den VW Tiguan 2,0 TDI angemessen und branchenüblich (KFZ-Gutachten S 18 in ON 25). Wenn ein Käufer im Jahr 2012 fiktiv zwei absolut gleiche Fahrzeuge angeboten bekommen hätte, eines davon mit einer verordnungskonformen Software und ein zweites mit einer zumindest vorerst unzulässigen Software, allerdings mit der Zusage, dass es ein verordnungskonformes Software-Update geben wird, hätte das Fahrzeug mit der vorerst illegalen Software um etwa 10 % billiger als das verordnungskonforme Vergleichsfahrzeug angeboten werden müssen, damit dieses gleich gerne und gleich wahrscheinlich gekauft worden wäre (KFZ-Gutachten S 13 in ON 25).

Die Gesamtfahrleistung des PKW ist mit 250.000 km anzusetzen. Bei Schluss der Verhandlung beträgt der aktuelle Zeitwert des Fahrzeuges EUR 11.380,00, der aktuelle Wiederbeschaffungswert EUR 14.230,00 (KFZ-Gutachten S 19 in ON 25). Der Kläger fuhr mit dem VW Tiguan bis zu diesem Zeitpunkt 55.000 km (PV Kläger S 6 in ON 29.4).

Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt gründet – insbesondere soweit nicht ohnedies widerspruchsfreie Beweisergebnisse vorliegen – auf den jeweils in Klammer angeführten Beweismitteln. Sofern dazu keine weitere Erörterung an dieser Stelle erfolgt, wurde die jeweilige Bezugsstelle als nachvollziehbar und schlüssig erachtet.

Hinsichtlich Kauf und Verwendung des Fahrzeuges sowie Verhalten nach dem Software-Update wird auf die Aussage des Klägers verwiesen.

Die Feststellungen zum VW-Abgasskandal, zu Motoren des Typs EA 189 EU 5, zur Abschaltvorrichtung, zur Wirkungsweise der Software, zur technischen Funktion und zu den Auswirkungen des Updates sowie zur temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführungsrate beruhen einerseits auf der aus ähnlichen Prozessen gewonnenen Erfahrung des Gerichtes und andererseits auf den schlüssigen sowie nachvollziehbaren Angaben des KFZ-Sachverständigen DI Wolfgang Haslinger. Seine mündlichen Ausführungen in der Streitverhandlung vom 10. Februar 2023 wurden ebenfalls wiedergegeben.

Rechtliche Beurteilung:

Vorauszuschicken ist, dass sich das Gericht in seiner rechtlichen Beurteilung des Sachverhaltes auf die kürzlich ergangene Entscheidung des **OLG Wien 5 R 41/22v** stützt. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen werden lediglich die Kernaussagen dieser Entscheidung wiedergegeben. Auf die weitere Begründung samt weiteren Hinweisen des OLG Wien zu 5 R 41/22v wird verwiesen. Die Ausführungen zur Höhe des Benützungsentgelts gründen auf der Entscheidung des **OGH vom 21.2.2023, 10 Ob 2/23a**.

Die Genehmigungsfähigkeit von Krafffahrzeugen erfordert die Einhaltung eines gewisse NOx-Emissionsgrenzwertes. Dazu hat die Beklagte mittels Software zwei unterschiedliche Betriebsmodi ihres Motors konzipiert, nämlich (im Kern) einen Modus mit Abgasrückführung, der den NOx-Grenzwert einhält, sowie einen Modus ohne Abgasrückführung, der den NOx-Grenzwert verfehlt. Weiters sah die Software den Modus mit Abgasrückführung nur am Prüfstand vor (etwa für den maßgeblichen Fahrzyklus zur Erlangung der (EG) - Typengenehmigung); im Straßenverkehr kam hingegen - den Behörden verheimlicht - durchgehend der andere Modus ohne Abgasrückführung zur Anwendung. Die Beklagte hat somit einen Motor konzipiert, der mittels Software zwei unterschiedliche Funktionalitäten aufwies, um zwei unterschiedliche Zwecke zu erfüllen: die eine Funktionalität für die Zulassungsbehörde zwecks Passierens des Genehmigungsverfahrens, sowie die andere – an sich nicht zulassungsfähige versteckte – Funktionalität für den Nutzer im Straßenverkehr. Die Beklagte mag dies mit dem Begriff „Umschaltlogik“ bezeichnen; an deren Unzulässigkeit besteht aber kein Zweifel (vgl 10 Ob 44/19x lit E Pkt 2.1.). Das Erwirken der (EG) – Typengenehmigung nur deshalb, weil die wahren Verhältnisse – von der Behörde unentdeckt geblieben - verheimlicht worden sind, muss als eine erschlichene Genehmigung qualifiziert werden, die nach Aufkommen der Wahrheit wieder der behördlichen Entziehung unterliegt (ähnlich 10 Ob 44/19x lit E Pkt 2.2. zur mangelnden Rechtsbeständigkeit der EG-Typengenehmigung, wie sich im weiteren Behördenvorgehen sodann auch manifestierte).

Schon deshalb fehlte es beim streitgegenständlichen Ankauf des Fahrzeugs von vornherein an einer für diese Motorbeschaffenheit ordnungsgemäß erwirkten EG- Typengenehmigung. Ob darüber hinaus auch die Kriterien einer (EU-rechtswidrigen) „Abschalteinrichtung“ erfüllt sind, ist somit unerheblich.

Im Bereich der Anlegerschäden ist ein Schaden bereits durch den Erwerb des in Wahrheit nicht gewollten Finanzprodukts eingetreten. Der reale Schaden besteht im Erwerb der falschen anstatt der richtigen Anlage. Die Klage auf Naturalrestitution, also auf Rückforderung des Kaufpreises gegen Übergabe der Papiere, ist somit ab Erhalt des ungewollten Anlageprodukts möglich (stRsp, vgl zB 8 Ob 66/14k mwN; RS0129706). Damit vergleichbar

tritt etwa bei einer Schädigung durch eine rechtswidrige Baulandwidmung der reale Schaden ebenfalls schon mit dem Erwerb der Liegenschaft ein (RS0129706 [T6]). Dasselbe kommt auch für den Erwerb eines PKW mit erschlichener (EG) -Typengenehmigung zum Tragen. Der Schaden tritt bereits durch den Erwerb des in Wahrheit nicht gewollten PKW ein, nämlich eines PKW, dessen (EG) -Typengenehmigung - wie oben ausgeführt - auf einer versteckten Software-Funktionalität beruht, die nach Aufkommen der Wahrheit wieder der behördlichen Entziehung unterliegt.

Gemäß § 1295 Abs 2 ABGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise absichtlich Schaden zufügt, dafür verantwortlich. Die Annahme einer sittenwidrigen deliktischen Schädigung erfordert den Nachweis aller für eine Sittenwidrigkeit sprechenden Umstände sowie die Beurteilung, dass die Schädigung vorsätzlich erfolgt ist. Bedingter Vorsatz genügt. Der Vorsatz muss das Bewusstsein der Rechtswidrigkeit nicht mitumfassen; erforderlich ist, dass der Täter die tatsächlichen Umstände kennt, aus denen sich die Sittenwidrigkeit ergibt (zu alldem vgl 8 Ob 85/19m mwN; vgl auch 3 Ob 108/13y Pkt 4.4. und 7 Ob 235/12b Pkt 7.3.) Wie oben dargelegt, hat die Beklagte jedem Erwerber eines solchen Fahrzeuges mit erschlichener (EG) - Typengenehmigung einen schon mit dem Erwerb eingetretenen realen Schaden verursacht. Dass dies geradezu planmäßig vielfach der Fall sein werde, nämlich dass der typische Käufer vom Erwerb dieses Fahrzeuges Abstand nimmt, wenn er vom latent drohenden Wegfall der bloß erschlichenen (EG)-Typengenehmigung weiß, lag für jedermann und damit auch für die Beklagte klar auf der Hand, sodass ihr zumindest bedingter Vorsatz nicht zweifelhaft ist. Ihr bewusstes Hintergehen der Behörden durch Präsentieren eines allein für das Bestehen des Abgastests am Prüfstand konzipierten Betriebsmodus, während sie für den normalen Fahrbetrieb im Straßenverkehr mittels verheimlichter Softwareausgestaltung in Wahrheit einen grundlegend anderen Betriebsmodus vorgesehen hatte, wodurch sie sich aus reinem wirtschaftlichen Eigennutz mit einer - nur vorgeblich rechtskonformen - neuen Motorengeneration erhebliche Absatzvorteile verschaffte und noch erforderliche Entwicklungskosten sparte, muss als vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 1295 Abs 2 ABGB qualifiziert werden.

§ 874 ABGB kommt als Schadenersatzgrundlage nicht nur dann in Betracht, wenn zwischen dem listig Irreführten und dem Irreführenden ein Vertragsverhältnis besteht. § 874 ABGB verpflichtet auch den selbst nicht vertragsbeteiligten Dritten zum Schadenersatz, wenn er den Vertrag durch List bewirkt hat. Nach § 874 ABGB ist der Schaden zu ersetzen, der durch die widerrechtliche Einwirkung auf den Willen des Betrogenen verursacht wurde. Dieser Schaden kann darin bestehen, dass der Betrogene infolge des Betrugs einen ihm nachteiligen Vertrag geschlossen hat. Der Geschädigte ist so zu stellen, wie er ohne Pflichtverletzung stünde (5 Ob 62/18f). Auch das Schweigen, also die wissentlich unterlassene Mitteilung von dem

anderen Teil unbekanntes Tatsachen kann eine listige Veranlassung des Irrtums sein, wenn die Erheblichkeit der verschwiegenen Tatsachen für den Vertragsabschluss bekannt ist (RS0014831); Eine Aufklärungspflicht besteht, wenn der andere Teil nach den Grundsätzen des redlichen Verkehrs eine Aufklärung erwarten durfte (RS0014811; RS0014790 [T4, T8]).

Die behördliche Zulassungseignung und damit Straßenverkehrstauglichkeit ist essentielle Eigenschaft eines jeden Kraftfahrzeuges. Der Beklagten musste klar sein, dass die Käufer der Fahrzeuge das Vorliegen dieser Eigenschaft einschließlich einer rechtsbeständigen (EG) - Typengenehmigung als Grundvoraussetzung ihrer jeweiligen Kaufentscheidungen zugrundelegen und eine Aufklärung darüber erwarten würden, dass ein vor den Behörden versteckter „Straßenverkehrs-Modus“ in das (EG) - Typengenehmigungsverfahren gar nicht eingeflossen war und daher im Falle des Aufkommens der Wahrheit mit weitreichenden Komplikationen technischer und rechtlicher Art zu rechnen wäre. Sie hat diese aufklärungsbedürftigen Umstände aber verschwiegen. Demgemäß hat sie auch den vorliegenden Erwerb des Klägers mittels listiger Irreführung herbeigeführt und hat gemäß § 874 ABGB Schadenersatz zu leisten. Der Kläger hat sein Schadenersatzbegehren unter anderem auch ausdrücklich darauf gestützt, dass die Beklagte ihn über die erschlichene Typengenehmigung listig irreführt habe.

Zur Höhe des Benützungsentgelts:

Entsprechend der Entscheidung des OGH vom 21.2.2023, 10 Ob 2/23a errechnet sich das Benützungsentgelt nach der Rückabwicklung eines Gebrauchtwagenkaufs anhand der Formel „Gebrauchsvorteil = vereinbarter Kaufpreis x gefahrene Kilometer in der Nutzungsphase : erwartete Restlaufleistung“.

Ausgehend von der festgestellten zu erwartenden Restlaufleistung des Fahrzeugs im Erwerbszeitpunkt von 250.000 km und dem damals vereinbarten Kaufpreis von EUR 37.200,00, sowie ausgehend davon, dass der Kläger das Fahrzeug auch nach Geltendmachung der Wandlung weiter nutzte und bis zum Beurteilungszeitpunkt (§ 193 ZPO) damit 55.000 km zurücklegte, schuldet der Kläger ein Benützungsentgelt von EUR 8.184,00, welches vom Kaufpreis abzuziehen war.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass aufgrund des Vorliegens einer listigen Irreführung (siehe Ausführungen oben) auch dem Verjährungseinwand der Beklagten keine Berechtigung zukommt.

Was das Zinsenbegehren anlangt ist auszuführen, dass, wenn der Käufer im Zuge der bereicherungsrechtlichen Rückabwicklung eines Kaufvertrages den Kaufpreis zzgl. 4 % Zinsen aus dem Kaufpreis erhalten würde, er so gestellt wäre, wie wenn er nie bezahlt hätte. Wenn aber jemand eine Sache nutzt, ohne dafür den vereinbarten Kaufpreis zu zahlen, hat er

nicht nur den Nutzen aus der Gerätenutzung, sondern auch den Nutzen für das zur Anschaffung eigentlich notwendige und ersparte Kapital zu ersetzen (vgl. OGH 9 Ob 712/91 und 3 Ob 248/08d; Novak, Vorteilsausgleich bei Aufhebung von Pkw -Kaufverträgen mit schuldrechtlicher Wirkung ex tunc (2019), S. 60). Da der Kläger das Fahrzeug bis dato nutzt, waren ihm Zinsen erst ab Klagszustellung zuzusprechen; das Zinsenmehrbegehren war abzuweisen.

Die **Kostenentscheidung** gründet auf §§ 43 Abs 1, 54 Abs 1a ZPO. Der Kläger ist nur mit einem geringfügigen Betrag von EUR EUR 1.386,32 unterlegen, was nicht kostenschädlich ist. Da es sich um eine Zug-um-Zug-Leistung handelt, ist von Kostenaufhebung auszugehen, weshalb die Beklagte dem Kläger lediglich die halbe Pauschalgebühr von EUR 371,50 zu ersetzen hat.

Landesgericht Wels, Abteilung 8
Wels, 31. März 2023
Mag. Christina Gumpoldsberger, Richterin

Elektronische Ausfertigung
gemäß § 79 GOG