

Aktenzeichen:
1 O 345/19



Landgericht Waldshut-Tiengen

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

_____, 79761 Waldshut-Tiengen

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Fehrenbach + Kollegen**, Friedrichstraße 4, 79761 Waldshut-Tiengen, Gz.:
FF-19/01241 FF/FF

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch Herbert Diess, Oliver Blume, Gunnar Kilian, Andreas Renschler, Abraham Schot, Stefan Sommer, Hiltrud D. Werner, Frank Witter, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Waldshut-Tiengen - 1. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Wender als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 02.03.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 9.950,83 nebst Zinsen in Höhe von fünf

- Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 31.01.2020 zu zahlen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke Skoda Superb II 2.0 TDI CR Kombi Comfort mit der Fahrgestellnummer an die Beklagte.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
 3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Ersatz für weitere Schäden, die über den mit Klagantrag Ziffer 1 geltend gemachten Schäden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen Skoda Superb II 2.0 TDI CR Kombi Comfort mit der Fahrgestellnummer, eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Software eingebaut hat, die bei Erkennung der NEFZ das Abgasrückführungssystem in einen Modus schaltet, der zur höheren Abgasrückführungsrate und zur Reduktion des Stickstoffemissionswertes führt und die im Normalbetrieb das Abgasrückführungssystem in einen anderen Modus schaltet, der zu einem höheren Schadstoffausstoß führt.
 4. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin aussergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von Euro 958,19 € zu bezahlen
 5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
 6. Von den Kosten des Rechtsstreits zu tragen der Kläger 23% und die Beklagte 77%.
 7. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung durch die Beklagte durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 12.919,35 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz nach dem Erwerb eines mit einem von der sogenannten „VW-Dieseldiagnostik“ betroffenen Motors ausgestatteten Kraftfahrzeugs der Marke Skoda. Die Beklagte ist Herstellerin dieses Motors.

Der in Waldshut-Tiengen wohnhafte Kläger erwarb mit Bestellung vom 28.09.2011 einen neuen PKW Skoda Superb 2.0 TDI von _____ zu einem Preis von 23.590,- €. Das Fahrzeug wurde dem Kläger übergeben, der Kaufpreis wurde gezahlt.

Der von der Beklagten hergestellte Motor dieses Fahrzeugs ist von der sogenannten „VW-Dieseldiagnostik“ betroffen, d.h. es handelt sich um einen Dieselmotor des Typs EA 189, der mit einer nach Ansicht des Kraftfahrtbundesamtes unzulässigen Software ausgerüstet ist, die im Ergebnis bewirkt, dass das Fahrzeug bei einer Untersuchung im Prüfbetrieb niedrigere Stickoxidwerte erzielt als im Echtbetrieb. Das Kraftfahrtbundesamt stellte deshalb fest, dass die Beklagte zur Vermeidung des Widerrufs oder der Rücknahme der erteilten Typengenehmigung verpflichtet ist, diese nach Ansicht des KFBs unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen, durch geeignete Maßnahmen die Vorschriftsmäßigkeit des Motors herzustellen und diese durch Nachweise zu belegen. Die Beklagte bietet den Eigentümern von betroffenen Fahrzeugen im Rahmen einer Rückrufaktion das Aufspielen einer neuen Software an. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug wurde dieses Software-Update durchgeführt. Das von dem Kläger erworbene Fahrzeug erhielt bei seiner Erstzulassung eine Zulassung nach der Europäischen Abgasnorm 5.

Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 02.03.2020 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 144.544 Kilometer.

Der Kläger hat sich nicht der Musterfeststellungsklage, die wegen der streitgegenständlichen Motorsoftware gegen die Beklagte erhoben wurde, angeschlossen.

Der Kläger trägt vor, er habe das streitgegenständliche Fahrzeug in der Annahme gekauft, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Vorgaben entspreche und wie von der Beklagten beworben sauber, umweltfreundlich und wertbeständig sei. Tatsächlich habe das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Kaufs jedoch nicht die Anforderungen der Europäischen Abgasnorm 5 erfüllt und sei in diesem Zustand nicht zulassungsfähig gewesen. Wäre ihm dies bekannt gewesen, hätte er von dem Kauf abgesehen. Mit dem Aufspielen einer neuen Software seien erhebliche Risiken und technische Nachteile verbunden gewesen, wie eine geringere Leistung, ein Anstieg der CO₂-Emissionen, ein erhöhter Partikelaustritt und ein erhöhter Kraftstoffverbrauch, möglicherweise auch

ein erhöhter Verschleiss, eine höhere Geräusentwicklung und erhöhte Reparaturanfälligkeit, auch wenn sich diese bisher nicht realisiert hätten.

Die Organe der Beklagten seien von Anfang an über die vorgenommenen Manipulationen informiert gewesen.

Im Rahmen des Schadensersatzes lässt sich der Kläger eine Nutzungsentschädigung anrechnen. Diese sei ausgehend von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von 300.000 Kilometern zu berechnen.

Außerdem schulde die Beklagte Deliktzinsen in Höhe von vier Prozent von dem 06.10.2011 bis zur Rechtshängigkeit und seither Verzugszinsen in gesetzlicher Höhe sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 958,19 €.

Der Kläger beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 23.590,00 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent pro Jahr seit dem 06.10.2011 bis Rechtshängigkeit und seitdem von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu zahlen abzüglich einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke Skoda Superb II 2.0 TDI CR Kombi Comfort mit der Fahrgestellnummer _____ an die Beklagte.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Ersatz für weitere Schäden, die über den mit Klagantrag Ziffer 1 geltend gemachten Schäden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen Skoda Superb II 2.0 TDI CR Kombi Comfort mit der Fahrgestellnummer _____, eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer Software eingebaut hat, die bei Erkennung der NEFZ das Abgasrückführungssystem in einen Modus schaltet, der zur höheren Abgasrückführungsrate und zur Reduktion des Stickstoffemissionswertes führt und die im Normalbetrieb das Abgasrückführungssystem in einen anderen Modus schaltet, der zu einem höheren Schadstoffausstoß führt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin aussergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von Euro 958,19 € zu bezahlen.

Die Beklagte beantragt

Klagabweisung.

Die Beklagte trägt vor, das Software-Update sei eine mit nur geringem Aufwand verbundene Servicemaßnahme, die zu einer Optimierung des Motors führe und keinerlei negative Folgen habe, was durch eine Überprüfung des Kraftfahrtbundesamts bestätigt worden sei. Eine Aufhebung der Typengenehmigung durch das Kraftfahrtbundesamt sei daher ebensowenig wie andere behördliche Beschränkungen zu befürchten, vielmehr könne das Fahrzeug dauerhaft im Straßenverkehr genutzt werden. Daher sei das Fahrzeug der Klägerin durch Aufspielen des Updates in einen mangelfreien Zustand versetzt worden.

Ein Vorwurf sei der Beklagten in Zusammenhang mit dem sogenannten „Abgasskandal“ nicht zu machen, da alle Angaben der Beklagten über das Fahrzeug zutreffend gewesen seien. Im Übrigen sei nach dem derzeitigen Ermittlungsstand der durch die Beklagte selbst durchgeführten Nachforschungen dem Vorstand der Beklagten zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses weder die Programmierung noch die Verwendung der beanstandeten Software bekannt gewesen. Vielmehr sei die Entscheidung über eine Veränderung dieser Software von Mitarbeitern auf nachgeordneten Arbeitsebenen unterhalb der Vorstandsebene eigenmächtig getroffen worden, die Einzelheiten seien Gegenstand laufender Untersuchungen durch die Beklagte.

Im Übrigen hafte die Beklagte als Herstellerin lediglich des Motors und nicht des Fahrzeugs nicht.

Das Gericht hat den Kläger persönlich angehört. Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 02.03.2020 (AS 303 ff.) verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

A.

Die Klage ist zulässig. Insbesondere besteht das erforderliche Feststellungsinteresse für den Klagantrag Ziff. 3, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass vor Übergabe des Fahrzeugs an die Beklagte weitere Schäden aufgrund der streitgegenständlichen Motorsoftware eintreten, die derzeit noch nicht beziffert werden können.

B.

Dem Kläger steht in der Hauptsache ein Anspruch gegen die Beklagte auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Abzug einer Nutzungsentschädigung zu.

I.

Dem Kläger steht der geltend gemachte Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte gemäß §§ 826, 31 BGB dem Grunde nach zu.

Die Beklagte hat nämlich dem Kläger vorsätzlich in sittenwidriger Weise einen Schaden zugefügt, indem sie den in seinem Fahrzeug eingebauten Motor entwickelte, herstellte und in den Verkehr brachte, ohne auf den Umstand hinzuweisen, dass der Schadstoffausstoß, der der Typengenehmigung und der Betriebserlaubnis zugrunde gelegt wird, aufgrund der im Motor eingebauten Software nicht im Regelbetrieb, sondern nur im Prüfbetrieb erreicht wird.

1.

Indem die Beklagte diesen Motor mit der eingebauten, regelwidrigen Software auf den Markt brachte, beging sie eine sittenwidrige Schädigung der künftigen Abnehmer von Fahrzeugen, die mit diesem Motor ausgestattet waren. Unerheblich ist dabei, ob der Motor die zugesagte Abgasnorm erfüllte oder sein Betrieb im Übrigen technisch nachteilig war. Ebenso ist nicht erheblich, ob es sich bei der vorgenommenen Veränderung des Motors um eine Abschaltvorrichtung, einen Bestandteil des Emissionskontrollsystems oder um eine sonstige abgasbezogene Maßnahme handelt. Maßgeblich ist allein, dass der Motor den Vorgaben der Genehmigungsbehörde nicht entsprach und daher keinen vorschriftsgemäßen Betrieb des Fahrzeugs erlaubte, sodass zumindest eine Korrektur durch ein Software-Update erforderlich war, um den Erhalt der Typengenehmigung zu gewährleisten. Mit dem Vorhandensein einer Software, die den Schadstoffausstoß nur im Prüfbetrieb, nicht aber im Straßenverkehr begrenzt, konnte die Klägerin ebenso wenig wie alle anderen Käufer rechnen.

Daher stellt das Inverkehrbringen eines Motors mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik eine konkludente Täuschung dar, da der Hersteller mit dem Inverkehrbringen konkludent die Erklärung abgibt, dass der Einsatz des so ausgestatteten Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist, was hier tatsächlich nicht der Fall war (zu den Einzelheiten vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18). Es handelt sich hierbei nicht etwa um eine Täuschung durch Unterlassen, sondern um ein aktives

Tun, da der Inverkehrgabe des Motors ein positiver Erklärungswert zukommt.

2.

Hierdurch ist dem Kläger ein Vermögensschaden entstanden, der bereits im Abschluss des Kaufvertrags liegt. Dabei kommt es im Rahmen des § 826 BGB nicht darauf an, ob das Fahrzeug aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung einen geringeren Marktwert hatte. Vielmehr liegt der Schaden des getäuschten Käufers bereits in der Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit. Maßgeblich ist, dass der abgeschlossene Vertrag hinsichtlich der Eigenschaften des Kaufgegenstands nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprach, nicht welche weiteren wirtschaftlichen Nachteile hierdurch verursacht wurden (vgl. im Einzelnen OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18; OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18).

Der Schaden entfällt auch nicht deshalb, weil dem Kläger durch das Aufspielen einer Software ein regelkonformes Fahrzeug zur Verfügung stehen würde. Vielmehr verbleibt auch nach einer solchen Behandlung ein merkantiler Minderwert, da das Fahrzeug nach der Verkehrsauffassung weiterhin mit einem Makel behaftet ist, der sich aufgrund der gerichtsbekannt weit verbreiteten Unsicherheiten hinsichtlich der Folgen eines solchen Updates wertmindernd auswirkt. Im Übrigen ist für die Schadensentstehung der Zeitpunkt des Kaufvertrags maßgeblich, sodass das erst später entwickelte und angebotene Softwareupdate nicht den Schaden entfallen lassen kann, sondern lediglich als Angebot zur Schadenswiedergutmachung anzusehen ist (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18).

Ebenso wenig entfielen die Kausalität des Verhaltens der Beklagten für die Kaufentscheidung, falls der Schadstoffausstoß nicht Gegenstand der Vertragsverhandlungen gewesen sein sollte. Ob diese Behauptung der Beklagten zutrifft, kann dahinstehen, da es offensichtlich ist, dass ein Käufer nicht sehenden Auges ein Fahrzeug erwerben würde, das den gesetzlichen Vorgaben nicht entspricht und dem ohne Nachrüstung der Entzug der Typgenehmigung droht. Diesen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag schloss der Kläger nur deshalb, weil die Beklagte vortäuschte, dass sich das Fahrzeug in einem regelkonformen, gesetzmäßigen Zustand befände. Selbst wenn dem Kläger die konkreten Abgaswerte gleichgültig waren, hätte sein Kaufentschluss doch auf der Annahme beruht, dass es keine Abweichungen zwischen den Abgaswerten im Prüfbetrieb und im Echtbetrieb gibt, die den Betrieb des Motors gesetzwidrig machen. Es entspricht auch der Lebenserfahrung, dass der Käufer eines Kraftfahrzeugs Wert auf eine uneingeschränkte Mobilität legt, die hier durch das Risiko der Entziehung der EG-Typgenehmigung in Frage gestellt war. Die Fortbewegung auf öffentlichen Straßen ist elementarer Zweck des Autokaufs, der hier durch die

Täuschung über die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs und die drohende Stilllegung gefährdet war (vgl. OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18).

Schließlich wird der Kausalzusammenhang auch nicht dadurch aufgehoben, dass der Kläger das Fahrzeug nicht unmittelbar von der Beklagten, sondern von einem Autohändler erworben hat. Die Beklagte hat nämlich durch das Inverkehrbringen des Motors den Kausalverlauf bewusst unter Einschaltung ihres Vertriebssystems in Gang gesetzt, sodass die Täuschung in der Folge bei allen weiteren Verkäufen in der Käuferkette vor Aufdeckung der Abschaltvorrichtung fortwirkt (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18).

3.

Dieses Verhalten der Beklagten – die bewusste, systematische Übervorteilung von Fahrzeugkäufern allein aus Gründen des Gewinnstrebens – stellt einen Verstoß gegen die guten Sitten dar. Ein Verstoß gegen die guten Sitten liegt nämlich dann vor, wenn eine Handlung nach ihrem Inhalt oder Gesamtcharakter gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, wenn es sich also um ein besonders verwerfliches Verhalten handelt. Entgegen der Ansicht der Beklagten handelt es sich hier nicht um eine bloße Vertrags- oder Gesetzesverletzung, die für sich allein noch keine besondere Verwerflichkeit aufweist, sondern um eine gezielte, in großem Umfang vorgenommene Manipulation, durch die zum Nachteil von Käufern und Umwelt der Umsatz und der Gewinn der Beklagten maximiert werden sollte. Erschwerend kommt hinzu, dass die Beklagte sich hierbei das Vertrauen der Käufer in den ordnungsgemäßen Ablauf des öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahrens und damit auch in die Objektivität der staatlichen Behörde zunutze gemacht hat. Die Beklagte hat aus reinem Profitstreben systematisch, mit hohem technischem Aufwand und bedenkenlos Verbraucher und Aufsichtsbehörden über die eingesetzte Software getäuscht. Hierin liegt bei einer Gesamtbetrachtung von eingesetzten Mitteln, zutage getretener Gesinnung und eingetretenen Folgen ein in besonderem Maße verwerfliches Verhalten, das mit den grundlegenden Werten der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18).

Sittenwidrig war dabei bereits die unternehmerische Entscheidung der Beklagten, den mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Motor in unterschiedliche Fahrzeugtypen ihres Konzernunternehmens einbauen zu lassen und diese Fahrzeuge dann mit der erschlichenen Typgenehmigung in den Verkehr zu bringen (vgl. zu Einzelheiten OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18). Beweggrund für das Inverkehrbringen dieses Motors war nämlich eine angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen, die die Beklagte zu der Strategieentscheidung veranlasste, die EG-Typgenehmigung für alle mit der Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Kfz ihrer Konzerngesellschaften von den dafür zuständigen Ertei-

lungsbehörden zu erschleichen, ohne dass die materiellen Voraussetzungen dafür vorlagen. Hierdurch drohte den Käufern dieser Fahrzeuge ein erheblicher Schaden in Form der Stilllegung des erworbenen Fahrzeugs. Aus diesen Gesamtumständen ergibt sich eine Würdigung der unternehmerischen Entscheidung der Beklagten als sittenwidrig (vgl. OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18).

4.

Zweifel an dem erforderlichen Vorsatz der Beklagten bestehen nicht. Insbesondere ist nicht erforderlich, dass der Schädiger bereits den Schadensverlauf im Einzelnen oder die geschädigte Person oder auch nur die Zahl der Geschädigten kennt. Ausreichend ist vielmehr, dass – wie hier – Art und Richtung des Schadens und seine Folgen vorhersehbar sind und in Kauf genommen werden (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18; OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18). Dies gilt ebenso für den darüber hinaus erforderlichen subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit, für den die Kenntnis der tatsächlichen Umstände genügt, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen.

Hierfür hat die Beklagte gemäß § 31 BGB einzustehen. Die Voraussetzung hierfür, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten, insbesondere ihres Vorstands, als juristische Person den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB erfüllt hat, liegt vor. Dabei ist der Begriff des „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus weit auszulegen und umfasst auch Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, sodass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18 m.w.N.; OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18).

Zwar war es dem Kläger naturgemäß nicht möglich, konkret darzulegen, welche Personen des Vorstands der Beklagten in die Verwendung der unzulässigen Software ab welchem Zeitpunkt eingeweiht waren, sie gebilligt oder gar angeordnet haben. Ein solcher Vortrag ist jedoch nicht erforderlich, da der Kläger mit seinem Vortrag, der die ihm zugänglichen Informationen enthält, den ihm zumutbaren Vortrag zu diesem Punkt erbracht hat. Damit obliegt es der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast nach den Grundsätzen hinsichtlich der unternehmensinternen Entscheidungsprozesse, nähere Angaben zu machen (vgl. im Einzelnen OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18).

Die Beklagte kann sich deshalb nicht pauschal darauf berufen, dass ihrem Vorstand das sittenwidrige Verhalten nicht bekannt gewesen sei, sondern auf ungeklärten Umständen beruhe. Kein

erhebliches Bestreiten ist in diesem Zusammenhang nämlich die von der Beklagten vorgenommene Einschränkung, die Behauptung der Unkenntnis ihres Vorstands über den Einsatz der Software entspreche dem derzeitigen Kenntnisstand der Beklagten, die eigene, noch nicht abgeschlossene Untersuchungen hierüber durchführe. Denn der Sache nach liegt in einem derartigen Bestreiten ein Bestreiten mit Nichtwissen, das hinsichtlich der eigenen Erfahrungen und Kenntnisse des Vorstands der Beklagten unzulässig ist. Anders ausgedrückt: Die Beklagte kann sich zivilprozessual nicht zu Lasten des Gegners darauf berufen, noch im Begriff zu sein herauszufinden, was sie eigentlich selbst wusste. Der Vortrag der Klägerin über eine Kenntnis des Vorstands gilt damit als zugestanden (im Einzelnen OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18).

Darüber hinaus ist die Beklagte auch ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Da der Kläger keinen Einblick in die internen Abläufe und Organisationsstrukturen der Beklagten hat, obliegt es der Beklagten, die tatsächlichen Umstände substantiiert darzulegen, aus denen sich ergeben soll, wie es ohne Kenntnis ihrer Organe zu den Manipulationen gekommen sein soll. Es sind daher zumindest Darlegungen dazu erforderlich, wer konkret für die Entwicklung und den Einsatz der beanstandeten Software zuständig war, wie diese Personen in die Gesellschaftsstruktur eingebunden waren, welche Berichtspflichten, Kontroll- und Überwachungsmechanismen bestanden und wer hierfür zuständig war. Insbesondere wäre es der Beklagten ohne größeren Aufwand möglich darzulegen, welche Vorstandsmitglieder oder sonstige verfassungsmäßig berufene Vertreter in dem fraglichen Zeitraum aufgrund der inneren Entscheidungsabläufe für die Entwicklung des streitgegenständlichen Motors und der dort verwendeten Software zuständig waren und über welches Wissen und welche Kenntnisse diese Personen hierüber verfügten. Dem genügen die allgemein gehaltenen Ausführungen der Beklagten, dass es sich bei den Entwicklern der umstrittenen Software um unterhalb der Vorstandsebene angesiedelte Mitarbeiter gehandelt habe, nicht, sodass auch unter dem Gesichtspunkt der sekundären Darlegungslast der Beklagten aufgrund des Vortrags der Klägerin mangels wirksamen Bestreitens durch die Beklagte eine Zurechnung des Verhaltens ihrer Organe gemäß § 31 BGB erfolgt (vgl. z.B. OLG Karlsruhe Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18; LG Bayreuth, Urteil vom 23.10.2017, 23 O 227/17; LG Bielefeld, Urteil vom 16.10.2017, 6 O 149/16; LG Essen, Urteil vom 28.08.2017, 4 O 114/17; LG Köln, Urteil vom 18.07.2017, 22 O 59/17).

Dies hat zur Folge, dass sich zum einen die Anforderungen an die Substantiierungslast des Klägers reduzieren und zum anderen sein Vortrag mangels substantiiertem Gegenvortrag als zugestanden gilt. Nach diesen Maßstäben ist der Vortrag des Klägers, der ihm im Rahmen seiner primären Darlegungslast obliegt, hinreichend substantiiert. Er hat nämlich vorgetragen, dass die Entscheidung zum Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung zumindest mit Kenntnis,

wenn nicht sogar auf Veranlassung von Repräsentanten der Beklagten i.S.v. §§ 30, 31 BGB getroffen wurde und zwar in dem Bewusstsein, dass die mit diesen Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge in diesem Zustand nicht zulassungsfähig waren. Hingegen hat die Beklagte die sich aus dem Klägervortrag ergebende tatsächliche Vermutung nicht durch entgegenstehenden Vortrag im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast erschüttert, sodass der Vortrag des Klägers als zugestanden gilt (vgl. zu den Einzelheiten OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18).

II.

Die Beklagte hat dem Kläger daher Schadensersatz zu leisten.

1.

Dabei ist sie zunächst verpflichtet, den Kläger so zu stellen, als hätte er den Kaufvertrag über das Fahrzeug nicht abgeschlossen. Sie hat ihm daher den Kaufpreis zu erstatten.

Im Gegenzug hat der Kläger der Beklagten das streitgegenständliche Fahrzeug zu übergeben und zu übereignen. Dem steht nicht entgegen, dass nicht die Beklagte, sondern ein Händler Verkäufer des streitgegenständlichen Fahrzeugs war, und dass die Beklagte als Herstellerin nur des Motors zu keinem früheren Zeitpunkt Eigentümerin des Fahrzeugs war. Der Fall ist insofern vergleichbar mit den Fällen des Erwerbs einer nachteiligen Kapitalanlage, in denen ebenfalls im Wege des Vorteilsausgleichs das durch den Geschädigten Erlangte an den Schädiger – etwa die beratende Bank – herauszugeben ist (vgl. BGH, Urteil vom 13.01.2004, XI ZR 355/02, zitiert nach juris).

Allerdings verringert sich in Übereinstimmung mit der Rechtsauffassung des OLG Karlsruhe (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss 6. Dezember 2018, Az. 17 U 4/18; OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2018, 13 U 142/18; OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.11.2019, Az. 17 U 146/19 mit ausführlicher Begründung) der Schadensersatzanspruch des Klägers um einen angemessenen Ausgleich für die mehrjährige Nutzung des Fahrzeugs.

Das Gericht schätzt die zu erwartende Gesamtlauflistung des von dem Kläger erworbenen Fahrzeugs gem. § 287 ZPO auf 250.000 Kilometer (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.11.2019, 17 U 146/19 m.w.N.; OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18). Sodann wird die Nutzungsentschädigung nach der Formel Bruttokaufpreis x [gefahrte Kilometer / Restlaufleistung] ermittelt (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rn 3564), wobei der Berechnungsparameter „Bruttokaufpreis“ im Allgemeinen und auch hier deswegen tauglicher Anknüpfungspunkt ist, weil der Kaufpreis – aus Sicht der Vertragspartner – die angemessene Ge-

genleistung für eine rechtlich uneingeschränkte, zeitlich aber (mit Blick auf die endliche Laufleistung eines jeden Fahrzeugs) begrenzte Mobilität darstellt und eine tatsächliche Vermutung für die Marktgerechtigkeit des Kaufpreises streitet (vgl. Reinking/Eggert, aaO., Rn 3565 ff.). Zwar sprechen auch gewichtige Gründe dafür, in Fällen der Mangelhaftigkeit eines Fahrzeugs der Berechnung der Nutzungsentschädigung nur einen geminderten Kaufpreis zugrunde zu legen. Das Gericht folgt jedoch in diesem Punkt der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Karlsruhe, nach der der volle Kaufpreis maßgeblich ist (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss 6. Dezember 2018, Az. 17 U 4/18; OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18; OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.11.2019, Az. 17 U 146/19). Maßgeblich ist, dass eine Berücksichtigung des mit dem Mangel verbundenen Minderwerts nur in Betracht kommt, wenn der Mangel die tatsächliche Nutzung erheblich einschränkt, während hier die fortdauernde Nutzbarkeit allein aus Rechtsgründen nicht sichergestellt war, dies aber auf den tatsächlichen Gebrauch keinerlei Auswirkungen hatte (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18; OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.11.2019, Az. 17 U 146/19). Damit errechnet sich die anzusetzende Nutzungsentschädigung wie folgt: $23.590,- \text{ €} \times (144.544 / 250.000) = 13.639,17 \text{ €}$.

Im Ergebnis hat die Beklagte somit – Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs - 23.590,- € abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 13.639,17 €, also 9950,83 € an den Kläger zu zahlen.

2.

Die Beklagte schuldet eine Verzinsung der Klagforderung mit dem gesetzlichen Verzugszins seit Rechtshängigkeit, jedoch keine weitergehenden Deliktzinsen.

a)

Zinsen schuldet die Beklagte aus §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB (aus der begründeten Hauptforderung) seit Rechtshängigkeit. Ein früherer Eintritt des Verzugs insbesondere mit Ablauf der durch das Rechtsanwältsschreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 30.12.2019 gesetzten Frist liegt nicht vor. Dieses Schreiben stellt nämlich keine wirksame Mahnung dar, die geeignet gewesen wäre, die Beklagte in Verzug zu setzen. Es fehlt nämlich jedenfalls an einem Verschulden, wenn der Schuldner die tatsächlich geschuldete Forderung nicht allein berechnen kann, weil sie von ihm unbekanntem internen Daten des Gläubigers abhängt. Da der Kläger den für die Berechnung erforderlichen Tachostand des Fahrzeugs nicht mitteilte, trat durch das Schreiben vom 30.12.2019 kein Verzug ein (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19). Eine Mahnung war auch nicht nach § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB aus besonderen Gründen unter Abwägung der beiderseitigen Interessen entbehrlich. Anders als in Fällen, in denen bisher ein

Verzugseintritt ohne Mahnung angenommen wurde, weil der Schuldner den Geldbetrag durch eine unerlaubte Handlung erlangt hat, geht es hier nicht um einen direkten Geldfluss vom Gläubiger an den Schuldner, sodass der Schuldner nicht zur Rückgewähr eines ihm zugeflossenen Betrags verpflichtet ist, sondern zur Rückgängigmachung der Folgen eines mit einem Dritten abgeschlossenen Vertrags. Dies reicht nicht, um nach Treu und Glauben eine Mahnung entbehrlich zu machen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19).

Im Übrigen war eine Fristsetzung auf den 31.12.2019, also den Folgetag des Schreibens, zu kurz, um eine wirksame Fristsetzung mit Eintritt der Verzugsfolgen darzustellen, zumal bereits am 30.12.2019 Klage erhoben wurde.

b)

Einen weitergehenden Anspruch auf Zahlung von Zinsen in Höhe von vier Prozent p.a. auf den entrichteten Kaufpreis (§§ 849, 246 BGB) seit der Kaufpreiszahlung hat der Kläger nicht, da er den bezahlten Kaufpreis nicht ersatzlos weggegeben hat, sondern im Gegenzug Eigentum und Besitz an dem streitgegenständlichen Fahrzeug einschließlich abstrakter Nutzungsmöglichkeit erhalten hat (vgl. hierzu - auch zu abweichenden Meinungen - im Einzelnen OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19; a.A. OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.11.2019, 17 U 146/19). Auch wenn § 849 BGB, der eine Verzinsung des Werts einer entzogenen Sache seit dem Zeitpunkt der Entziehung regelt, grundsätzlich auch bei der Entziehung von Geld anwendbar ist und keine Entziehung ohne oder gegen den Willen des Geschädigten erfordert, kann dieser Norm dennoch kein allgemeiner Rechtssatz dahin, dass deliktische Schadensersatzansprüche stets ab dem Zeitpunkt ihrer Entstehung zu verzinsen seien, entnommen werden. Vielmehr ist der Normzweck darauf gerichtet, den endgültig verbleibenden Verlust an der Nutzbarkeit der entzogenen Sache auszugleichen. Daher rechtfertigt der Normzweck keine Verzinsung, wenn wie hier eine Kompensation für den entzogenen Kaufpreis durch Eigentum und Besitz an der Kaufsache eingetreten ist. Die sich hieraus ergebende Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs war nicht eingeschränkt. Dem steht nicht entgegen, dass die Nutzung bereits bei der Anrechnung einer Nutzungsentschädigung auf die Schadensersatzforderung des Klägers berücksichtigt wird, da hierdurch nur die tatsächlich gezogenen konkreten Nutzungen abgegolten werden, während § 849 BGB die abstrakte und allgemeine Nutzungsmöglichkeit erfasst. Im Übrigen würde eine Anwendung des § 849 BGB zu einer dem Schadensersatzrecht fremden Überkompensation führen, da der Kaufpreis auch dann nicht im Vermögen des Klägers verblieben wäre, wenn er anstelle des streitgegenständlichen Fahrzeugs dieses Geld für den Erwerb eines anderen Fahrzeugs aufgewandt hätte.

3.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des Fahrzeugs in Verzug, nachdem sie die Erstattung des Kaufpreises spätestens mit der Klagerwiderung abgelehnt hat.

Wenn nämlich der Zug um Zug leistungspflichtige Gläubiger erklärt, er werde die Gegenleistung nicht erbringen, genügt ein wörtliches Angebot nach § 295 BGB. Dabei ist unschädlich, dass hier zunächst eine Forderung gestellt wurde, in der die Nutzungsentschädigung nicht beziffert war. Zwar erfordert der Eintritt des Annahmeverzugs, dass der Schuldner seine Leistung ordnungsgemäß anbietet und die ihm gebührende Gegenleistung verlangt, sodass eine Zuvielforderung des Schuldners einem Annahmeverzug des Gläubigers entgegenstehen kann (vgl. BGH, Urteil vom 20.07.2005, VIII ZR 275/04).

Hier hat der Kläger jedoch vorgerichtlich seine Bereitschaft erklärt, sich eine Nutzungsentschädigung anrechnen zu lassen und lediglich darauf verzichtet, diese konkret zu beziffern. Er hat insbesondere nicht angegeben, aus welcher Gesamtleistung er diese Nutzungsentschädigung akzeptiert. Bereits mit Klagerhebung hat er sodann klargestellt, dass er eine aus einer Gesamtleistung von 300.000 Kilometern zu berechnende Nutzungsentschädigung für angemessen hält. Eine unverhältnismäßig hohe, weit übersetzte Zuvielforderung des Schuldners, die den Annahmeverzug hindern könnte (so OLG Karlsruhe, Urteil vom 17.12.2019, 17 U 2/19) wurde daher im vorliegenden Fall nicht erhoben.

Zum anderen hindert eine Zuvielforderung den Annahmeverzug dann nicht, wenn wie hier nicht die Zuvielforderung Grund für die Ablehnung des geltend gemachten Anspruchs und der angebotenen Zug-um-Zug-Leistung war, sondern wenn dieser Anspruch bereits dem Grunde nach verneint wird. Hier hat die Beklagte stets zum Ausdruck gebracht, dass sie das Bestehen eines Schadensersatzanspruchs des Klägers bereits dem Grunde nach ablehnt. Auch das Angebot einer bezifferten und der Höhe nach ausreichenden Nutzungsentschädigung hätte nach dem vorprozessualen Verhalten und dem Prozessverhalten der Beklagten nicht dazu geführt, dass sie dem Begehren des Klägers auf Rückgabe des Fahrzeugs gegen Zahlung einer Entschädigung entsprochen hätte (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19).

Die Beklagte befindet sich daher in Annahmeverzug.

4.

Die Beklagte ist zudem verpflichtet, dem Kläger weitere, derzeit noch nicht bezifferbare Schäden zu ersetzen, die sich aus dem Einbau der streitgegenständlichen Motorsoftware ergeben, sodass der entsprechende Feststellungsantrag des Klägers ebenfalls begründet ist.

5.

Die Beklagte ist weiter verpflichtet, dem Kläger seine vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten als Teil des ihm durch die Verwendung der streitgegenständlichen Software entstandenen Schadens zu ersetzen. In dem Schreiben vom 30.12.2019 hat der Prozessbevollmächtigte des Klägers für diesen bei der Beklagten Ansprüche geltend gemacht, also eine vorgerichtliche Tätigkeit entfaltet.

Der Höhe nach besteht dieser Anspruch - wie auch der Kläger zutreffend annimmt - für eine 1,3-fache Geschäftsgebühr. Das Gericht schließt sich in ständiger Rechtsprechung der ganz überwiegenden Rechtsprechung an, nach der eine 1,3-fache Geschäftsgebühr zu ersetzen ist (vgl. beispielsweise LG Bayreuth, Urteil vom 23.10.2017, 23 O 227/17; LG Bielefeld, Urteil vom 16.10.2017, 6 O 149/16 LG Bonn, Urteil vom 14.09.2017, 19 O 76/16; LG Krefeld, Urteil vom 04.10.2017, 2 O 19/17; LG Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017, 1 O 25/17; zitiert nach juris).

Diese Rechtsanwaltsgebühr ist insoweit zu ersetzen, als sie aus einem Streitwert entstanden ist, dessen Höhe dem begründeten Anspruch des Klägers entspricht. Soweit der Kläger also den vollen Kaufpreis unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung, die sich bei einer angenommenen Gesamtleistung des Fahrzeugs von 300.000 Kilometern anstatt von 250.000 Kilometern geltend macht, sind die hierdurch entstandenen Mehrkosten durch die Beklagte nicht zu erstatten. Allerdings liegt hier zwischen der geltend gemachten und der zutreffenden Klagforderung kein Gebührensprung, sodass die Zuvielforderung zu keinen Mehrkosten geführt hat: Die Nutzungsentschädigung zum Zeitpunkt des außergerichtlichen Schreibens vom 30.12.2020 lag ausweislich der Angaben zum Kilometerstand in der Klagschrift vom selben Tag bei 142.000,- €. Hieraus errechnet sich ausgehend von einer Gesamtleistung von 250.000 Kilometern eine Nutzungsentschädigung von 13.399,12 € und somit ein Gegenstandswert von 10.190,88 € zuzüglich weiterer 500,- € für das Feststellungsbegehren, insgesamt also von 10.690,- €. Da der nächste Gebührensprung erst bei 13.000,- € liegt, ergibt sich kein Unterschied zu dem von dem Kläger zugrunde gelegten Gegenstandswert von 12.919,35 €.

III.

Die Ansprüche des Klägers sind nicht verjährt.

Der Anspruch des Klägers verjährt regelmäßig binnen 3 Jahren (§ 195 BGB). Die Verjährungsfrist beginnt nach § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Die Darlegungslast für

das Vorliegen dieser Voraussetzungen trägt der Schuldner (vgl. Palandt/Ellenberger, 78. Aufl. 2019, Überbl v § 194 Rn 24 m.w.N.), vorliegend also die Beklagte.

Hier lag vor dem Jahr 2016 weder Kenntnis noch grob fahrlässige Unkenntnis des Klägers darüber vor, dass sein Fahrzeug von der Dieseldiagnostik betroffen war. Er hat im Rahmen seiner Anhörung in der mündlichen Verhandlung angegeben, dass er hiervon erst durch das Anschreiben erfahren habe, mit dem ihm das Aufspielen des Updates angedeutet wurde, was im Juni oder Juli 2016 gewesen sei. Dies erscheint schon deshalb glaubhaft, weil es sich bei dem Fahrzeug des Klägers nicht um ein Fahrzeug der Marke VW, sondern der Marke Skoda handelt. Der Kläger hatte daher keine Veranlassung, bereits im Jahr 2015, als die Verwicklung der Beklagten in die Dieseldiagnostik bekannt wurde, anzunehmen, dass sein Fahrzeug hiervon betroffen sein könnte. Auch wenn er zu diesem Zeitpunkt nach seinen Angaben bereits wusste, dass in seinem Fahrzeug ein Motor der Marke VW verbaut ist, drängte sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht die Vermutung auf, dass auch Fahrzeuge der Marke Skoda von der Problematik betroffen waren. Vielmehr erscheint es nachvollziehbar, dass der Kläger zunächst annahm, dass die Problematik nicht die Beschaffenheit des Motors, sondern die Art des Einbaus war und somit die Betroffenheit der einzelnen Marken des Konzerns unterschiedlich war. Da jedenfalls im Jahr 2015 die Dieseldiagnostik der Beklagten zugeschrieben wurde, nicht aber anderen Unternehmen ihres Konzerns, hatte der Kläger keine Veranlassungen, nähere Erkundigungen über eine mögliche Betroffenheit seines Fahrzeugs vorzunehmen. Es kann daher dahinstehen, ob ein solches Unterlassen überhaupt zu einer grob fahrlässigen Unkenntnis von den schadensbegründenden Umständen führen kann. Jedenfalls für Käufer von Fahrzeugen der Marke Skoda kann dies nicht angenommen werden, da im Jahr 2015 noch nicht allgemein bekannt war, dass auch Fahrzeuge dieser Marke mit einem von der Dieseldiagnostik betroffenen Motor ausgestattet sind.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Dabei war zu berücksichtigen, dass der Kläger insoweit unterliegt, als sich der ihm zustehende Schadensersatzanspruch dadurch gegenüber der Klagforderung verringert, als die Nutzungsentschädigung aus einer Gesamtlauflistung von 250.000 Kilometern und nicht wie von dem Kläger angenommen von 300.000 Kilometern errechnet.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf den §§ 708 Ziff. 11, 709 und 711 ZPO.

Der Streitwert richtet sich nach den Angaben in der Klagschrift. Eine abweichende Bezifferung in der mündlichen Verhandlung ist nicht erfolgt.

Wendler
Richterin am Landgericht

Verkündet am 06.04.2020

Probst, JAng'e
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

