

Aktenzeichen:  
2 O 264/19



## Landgericht Waldshut-Tiengen

### Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Fehrenbach + Kollegen**, Friedrichstraße 4, 79761 Waldshut-Tiengen, Gz.:  
FF-19/01226 FF/FF

gegen

**Volkswagen AG**, vertreten durch d. Vorstand, d.vertr.dch. 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 - 2. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Herke als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 06.03.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 12.431,28 € nebst Zinsen aus 8.000 € in Höhe von 4 % pro Jahr seit dem 01.07.2013 bis zum 10.01.2020 und seit dem 11.01.2020 von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsent-schädigung von 10.288,72 € und den Kläger von den aktuell noch bestehenden Verbind-lichkeiten gegenüber der Audi Bank - Zweigniederlassung der Volkswagenbank GmbH aus

dem Darlehensvertrag zur Darlehensvertragsnummer ..... in Höhe von Euro 5.215,93 € freizustellen, Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi A3 Sportback mit der Fahrgestellnummer ..... und Übertragung des dem Kläger gegenüber der Audi Bank - Zweigniederlassung der Volkswagenbank GmbH zustehenden Anwartschaftsrechts auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeugs.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs gemäß vorstehender Ziffer 1 in Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Ersatz für weitere Schäden, die über den mit Klageantrag Ziffer 1 geltend gemachten Schäden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen Audi A3 Sportback 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 höheren Schadstoffausstoß führt, und die aus den mit der Audi Bank eingegangenen Darlehensverpflichtungen resultieren.
4. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € zu bezahlen.
5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.
7. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf bis 19.000 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin des EA 189 Motors in einem vom Kläger erworbenen Pkw Audi A3 in Anspruch und verlangt im Wege des großen Schadenersatzes quasi Rückabwicklung des Gebrauchtwagenkaufs. Der Kläger wirft der Beklagten vor, in die Motoren-Software eine Abschaltvorrichtung integriert und dadurch derart manipuliert zu haben, dass bei Prüfstandmessungen zulässige Abgaswerte erreicht werden, die sonst nicht erzielt worden wären.

Am 16.03.2013 kaufte der Kläger beim Autohaus , das am Rechtsstreit nicht beteiligt ist, einen Pkw Audi A3 zum Preis von 24.900,00 €. Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen Gebrauchtwagen. Der Kilometerstand zum Zeitpunkt des Vertragschlusses betrug 5.900 km. Das Fahrzeug, das mit der Abgasnorm „Euro 5“ klassifiziert ist, wurde an den Kläger, der den Kaufpreis vollständig bezahlt hat, übergeben. Zur Bezahlung des Kaufpreises hat der Kläger an den Beklagten eine Anzahlung in Höhe von 8.000 € geleistet und den restlichen Betrag per Darlehensvertrag mit der Audi Bank, Anlage K2, AS 47, auf den wegen weiterer Einzelheiten Bezug genommen wird, finanziert. Zur Sicherung der Darlehensverbindlichkeiten übereignete der Kläger den streitgegenständlichen Pkw an die Audi Bank. Das Darlehen über einen Gesamtbetrag von 19.037,06 € (inkl. Zinsen) ist noch nicht vollständig abgelöst. Der Kläger zahlte die vereinbarten 60 Monatsraten à 200 €. Offen ist noch die Abschlussrate (7.037,06 €), die der Kläger über die Audi Bank weiter finanzierte. Dieses Darlehen über insgesamt 7.935,93 €, mit einer Laufzeit bis 02.07.2022 sieht eine monatliche Ratenzahlung von 160 € à 48 Monate sowie eine Abschlussrate von 255,93 € vor und wird vom Kläger seit dem 02.08.2018 bedient. Insgesamt zahlte der Kläger auf die Darlehensverpflichtung bisher 14.720 €.

Bei Übergabe an den Kläger verfügte der Pkw Audi A3 über einen Dieselmotor des Typs EA 189, der mit einer Software ausgestattet war, die die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf optimierte. Die Fahrbereitschaft und Verkehrssicherheit des Pkw war durch diese Software nicht beeinträchtigt. Das Kraftfahrzeugbundesamt bewertete die aufgespielte Motorensoftware als unzulässige Abschaltvorrichtung und ordnete im Oktober 2015 den Rückruf aller mit der Manipulationssoftware ausgestatteten und in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge an. Die Typengenehmigung wurde dagegen nicht zurückgenommen. Allerdings wurden die betroffenen Kraftfahrzeughalter angehalten, zur Meidung zulassungsrechtlicher Maßnahmen bis hin zur Betriebsuntersagung ein vom Kraftfahrzeugbundesamt freigegebenes Software-Update vornehmen zu lassen.

Im Juni 2017 informierte die Audi AG den Kläger, dass in dem streitgegenständlichen Pkw die beanstandete Motorensoftware verbaut ist. In der Folgezeit ließ der Kläger das Software-Update installieren.

Mit Rechtsanwaltsschriftsatz vom 30.12.2019 (Anlage K15, AS 95) forderte der Kläger die Beklagte auf, eine Schadenersatzverpflichtung anzuerkennen. Die gesetzte Frist verstrich fruchtlos.

Der Kilometerstand des Fahrzeugs beträgt aktuell 91.906 km (Stand 06.03.2020).

Der Kläger ist der Meinung, die Beklagte habe ihn durch die ihr zurechenbaren Softwareeinstellungen im Motor sittenwidrig geschädigt. Insbesondere hebt er hervor, er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er von der Softwaremanipulation durch die Beklagte gewusst hätte. In diesem

Zusammenhang behauptet der Kläger, die Organe der Beklagten, insbesondere ihr damaliger Vorstandsvorsitzender, seien von Anfang an über die vorgenommene Softwaremanipulation informiert gewesen.

Der Kläger beantragt.

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 22.720 € nebst Zinsen aus 8000 € in Höhe von 4 % pro Jahr seit dem 01.07.2013 bis zur Rechtshängigkeit und seit dem von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 10.288,72 € und den Kläger von den aktuell noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Audi Bank - Zweigniederlassung der Volkswagenbank GmbH aus dem Darlehensvertrag zur Darlehensvertragsnummer \_\_\_\_\_ in Höhe von Euro 5.215,93 € freizustellen, Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi A3 Sportback mit der Fahrgestellnummer \_\_\_\_\_ und Übertragung des dem Kläger gegenüber der Audi Bank - Zweigniederlassung der Volkswagenbank GmbH zustehenden Anwartschaftsrechts auf Übereignung des vorstehend bezeichneten Fahrzeugs;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs gemäß vorstehender Ziffer 1 in Annahmeverzug befindet;
3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Ersatz für weitere Schäden, die über den mit Klageantrag Ziffer 1 geltend gemachten Schäden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen Audi A3 Sportback mit der Fahrgestellnummer \_\_\_\_\_ eine unzulässige Abschalt-einrichtung 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 höheren Schadstoffausstoß führt, und die aus den mit der Audi Bank eingegangenen Darlehensverpflichtungen resultieren;
4. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.171,67 € zu bezahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte beruft sich auf Verjährung. Darüber hinaus hält sie einer Einstandspflicht entgegen, die Optimierung der Stickoxidwerte auf dem Prüfstand habe tatsächlich keinerlei negative Folgen, da eine Aufhebung der Typgenehmigung ebensowenig wie andere behördliche Beschränkungen zu befürchten seien. Überdies sei das Software-Problem durch kostengünstiges Aufspielen eines Update mit geringem Arbeitsaufwand ohne Folgeprobleme korrigiert. Im Übrigen behauptet die Beklagte, nach derzeitigem Ermittlungsstand sei zum Zeitpunkt des gegenständlichen Kaufvertragsschlusses auf Vorstandsebene weder die Programmierung noch die Verwendung der be- anstandeten Software bekannt gewesen. Die Entscheidung sei von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneter Arbeitsebene eigenmächtig getroffen worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten zum Parteivortrag wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst

Anlagen Bezug genommen.

Das Gericht hat den Kläger persönlich angehört. Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 06.03.2010 (AS 282) Bezug genommen

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

- I. Der Kläger hat in der Hauptsache (Antrag Ziffer 1.) gegen die Beklagte Anspruch auf Schadenersatz aus §§ 826, 31 BGB in Höhe von 12.431,28 €.
1. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich sittenwidrig geschädigt, in dem sie den Motor Typ EA 189 ausgestattet mit der Optimierungssoftware zum Verkauf in den in den Verkehr brachte, ohne über den (europa-) rechtswidrigen Einsatz der sog. Manipulationssoftware aufzuklären, der ihr bekannt war.
  - a) Die Optimierung der Prüfstandwerte - wie sie die verbaute Motorensoftware bewirkt - ist (europa-) rechtswidrig. Fahrzeuge dürfen im deutschen Straßenverkehr nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zugelassen sind (§ 3 Abs.1 S.1 FZV). Für den streitgegenständlichen Pkw ist die EG Typengenehmigung nach § 3 Abs.1 Nr.1 EG-FGV - in Umsetzung der RL 2007/46/EG - verpflichtend. Gemäß § 4 Abs.4 EG-FGV darf die EG-Typengenehmigung nur erteilt werden, wenn der Pkw-Typ das erforderliche Prüfverfahren *ordnungsgemäß* durchlaufen hat. Einzelheiten des EG-Typengenehmigungsverfahrens sind in VO 715/2007 EG und ergänzend in VO 692/2008/EG geregelt. Gemäß Art. 3 Abs.6 der VO 662/2008/EG hat der Hersteller zu gewährleisten, dass der für die Prüfbedingung geltende Grenzwert nicht überschritten wird. Nach Anhang III der Verordnung 692/2008/EG in Verbindung mit Abs.5.3.1 der UN/ECE-Regelung Nr.83 erfolgt die Prüfung der Abgasemissionen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand. Dass eine Software, die einen NOX- optimierenden Modus eigens für das Prüfverfahren schaltet, ist verfälschend und gehört daher nicht zum ordnungsgemäßen Prüfverfahren. Damit führt allein der Einsatz der Manipulationssoftware zur Rechtswidrigkeit der erteilten EG-Typengenehmigung. Es liegt nahe, dass der streitbefangene Dieselmotor EA 189 den auf dem Rollprüfstand geltenden NOx-Grenzwerte ohne die Softwaremanipulation nicht sicher eingehalten hätte, andernfalls wäre eine Manipulation gar nicht für erforderlich gehalten worden.

Der Umstand, dass das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) die EG-Typengenehmigung für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp, die gemäß § 19 Abs.2 S.1 und Abs.7 StVZO bis zum Entzug wirksam ist, nicht zurückgenommen hat, ist unbeachtlich, weil die Gefahr des Verlustes gegenwärtig war. Immerhin hat das KBA den verbindlichen Rückruf aller betroffenen Dieselmotore angeordnet. Die Fahrzeughalter waren danach angehalten, ihren Pkws dem von der Volkswagen AG zur Manipulationsbeseitigung bereitgestellte Software-Update zu unterziehen, sobald die technische Lösung vom Kraftfahrzeugbundesamt freigegeben wurde. Andernfalls wäre dem betroffenen Fahrzeughalter gemäß § 5 FZV der

Betrieb des Pkw untersagt worden.

- b) Den Einbau der Motorensoftware hat die Beklagte gemäß § 31 BGB zu verantworten. Gemäß § 138 Abs. 3 ZPO ist nämlich davon auszugehen, dass die Software in den Motoren EA 189 - wie dem streitgegenständlichen - mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstandes der Beklagten erfolgte.

Der insoweit grundsätzlich darlegungsbelastete Kläger hat eine solche Kenntnis ausreichend substantiiert behauptet. Da er keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten hat, war er nachvollziehbar außer Stande, nähere Einzelheiten vorzutragen.

Die Beklagte hat sich zu dieser Behauptung des Klägers nur unzureichend erklärt, so dass der Klägervortrag prozessual als zugestanden hinzunehmen war. Der Beklagten oblag die sekundäre Darlegungslast, der sie nur ungenügend nachgekommen ist. Die Beklagte hätte dartun müssen und können, wie die systematische Softwaremanipulation, die in den Medien als „Diesel-/ bzw Abgasskandal“ bezeichnet wird, überhaupt ohne Kenntnis des Vorstandes hätte organisiert werden können. Sie hat naturgemäß ohne Weiteres die Möglichkeit, Entscheidungsprozesse im Zusammenhang mit der Programmierung und dem Aufspielen der Manipulationssoftware nachzuvollziehen und im Einzelnen darzulegen, um so dem Kläger zu ermöglichen, gegebenenfalls weiter vorzutragen und Beweis- antritte vorzunehmen (vgl. so auch LG Tübingen, Urteil v. 19.03.2018, 4 O 229/17 m.w.N). Die nur allgemein gehaltenen Ausführungen der Beklagten dahin, dass die Entscheidungsträger in der Softwarethematik nach ihrem gegenwärtigen Ermittlungsstand unterhalb der Vorstandsebene angesiedelt seien, bleibt hinter den gestellten Anforderungen zurück, wie zwischen den Parteien auch breit diskutiert worden ist, so dass sich ein weiterer gerichtlicher Hinweis erübrigte.

- c) Die Beklagte hat den Kläger sittenwidrig geschädigt, indem sie Softwaremanipulation an dem für den Markt bestimmten Pkw-Motor nicht offenlegte, als sie den Motor in den Verkehr gebracht hat.

Die Beklagte hätte über die ihr bekannte (s.o) Softwaremanipulation am Motor EA 189 aufklären müssen. Die Aufklärungspflicht ergibt sich bereits aus Ingerenz, aber auch nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte. Der Kläger ist insoweit schutzbedürftig und durfte auf Aufklärung vertrauen. Zwar schützen die verletzten Vorschriften der VO (EG) Nr.715/2007 nicht unmittelbar individuelle Vermögensinteressen, sondern dienen der Harmonisierung technischer Vorschriften über die Typengenehmigung. Da ein Verstoß gegen die Vorschriften jedoch mangelbegründend (vgl. etwa OLG Nürnberg, 24.04.2018, 6 U 409/17) und geeignet ist, behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung des Pkw auszulösen, tangiert ein Verstoß gegen die Harmonisierungsvorschriften zwangsläufig den Rechtskreis potentieller Kunden - wie den Kläger (im Ergebnis so auch LG Offenburg, 12.05.2017, 6 O 119/16, a.A LG Braunschweig, 29.11.2017, 3 O 299/17).

Die fehlende Aufklärung ist auch ursächlich dafür, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug kaufte. Der entsprechende Vortrag des Klägers korrespondiert ohne Weiteres bereits mit der allgemeinen Lebenserfahrung: Denn die Gesetzmäßigkeit eines Fahrzeugs ist naturgemäß für die Entscheidung über den Kauf eines Pkws von maßgeblicher Bedeutung und wird üblicherweise stillschweigend vorausgesetzt. Dem insoweit plausi-

blen Behauptung des Klägers, er hätte den Pkw bei Kenntnis der Softwaremanipulation nicht erworben, hat die Beklagte nicht substantiiert angegriffen.

In dem Umstand, dass der Kläger einen Kaufvertrag eingegangen ist, den er in Kenntnis der Softwaremanipulation und der damit verbundenen Gefahr für die Betriebserlaubnis des Pkw zum damaligen Zeitpunkt - auf den maßgeblich abzustellen ist - nicht abgeschlossen hätte, liegt ein tatbestandsmäßiger Schaden (vgl. zum subjektbezogenen Schadensbegriff auch BGH Ur. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14, BeckRS 2014, 22065, beck-online).

Dem Schaden des Klägers steht nicht entgegen, dass an seinem Fahrzeug auf Kosten der Beklagten ein Softwareupdate durchgeführt wurde. Das nach dem Kauf durchgeführte Softwareupdate ändert nichts an der Manipulation der Willensbildung des Klägers. Dies Manipulation kann nicht im Nachhinein durch ein Update, welches allenfalls die Auswirkungen des Mangels beseitigt, rückgängig gemacht werden. Es ist allenfalls Angebot zur Schadenswiedergutmachung (Vgl. OLG Karlsruhe, Urteil v. 19.11.19, 17 U 146/19). Im Übrigen sind die dauerhaften Auswirkungen des Updates auf das Fahrzeug noch nicht absehbar. Ob die durch das Softwareupdate nachgerüsteten Fahrzeuge in ihrer Beschaffenheit durch das Update negativ beeinflusst werden, wird sich erst durch einen längerfristigen Massenbetrieb der nachgerüsteten Fahrzeuge zeigen. Bis dahin besteht der konkrete und nicht ausräumbare Mangelverdacht, dass die Fahrzeuge durch das Update negativ beeinflusst werden, sei es im Hinblick auf eine Verminderung der Motorleistung, einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs oder einer Steigerung des CO-Ausstoßes (LG Saarbrücken, Urteil vom 07. Juni 2017 - 12 O 174/16 -, Rn. 35, juris).

Die Schädigung ist gesamtbetrachtend zudem als sittenwidrig zu bewerten. Ausschlaggebend für die Beurteilung ist dabei nicht allein, dass die Beklagte die Softwaremanipulation verschwiegen hat. In die erforderliche Gesamtbetrachtung ist vielmehr auch einzustellen, dass die Beklagte systematisch, in großem Umfang und mit dem offensichtlichen Bestreben, gegenüber anderen Herstellern Wettbewerbsvorteile zu erlangen, handelte. Über das Gewinnstreben hat sie allen Anschein nach die für sie ohne Weiteres offenliegenden Interessen potentieller Käufer, für die der Erwerb eines Pkw üblicherweise eine wirtschaftlich weitreichende Entscheidung ist, ungerechtfertigt weit in den Hintergrund treten lassen.

2. Der Höhe nach richtet sich der Schadenersatzanspruch aus § 826 BGB nach den §§ 249 ff. BGB. Ersetzt wird das negative Interesse. Dabei hat der Kläger ein Wahlrecht: Er kann den sog. großen Schadenersatz verlangen, also hier den Vertrag, den er mit einem Dritten bedingt durch das sittenwidrige Verhalten des Schädigers geschlossen hat, im Wege der Naturalrestitution quasi rückabwickeln, indem er seine Aufwendungen (Kaufpreis) unter Anrechnung gezogener Nutzungsvorteile ersetzt verlangt - natürlich Zug um Zug gegen Herausgabe des Erlangten (Pkw). Alternativ kann der Kläger den Pkw behalten und von dem Schädiger Ersatz des enttäuschten Vertrauens verlangen (vgl. allgemein zu diesem Wahlrecht BGH Ur. v. 28.10.2014 – VI ZR 15/14, BeckRS 2014, 22065, beck-online).

Der Kläger hat mit dem Klageantrag unter Ziffer 1. ausdrücklich den großen Schadenersatz erwählt. Er ist so zu stellen, als hätte er den schadensbegründenden Kaufvertrag nicht geschlossen. Vor diesem Hintergrund hat der Kläger Anspruch auf Erstattung der gezahlten Kreditraten sowie Freistellung von den Verbindlichkeiten, die gegenüber der darle-

hensgebenden Bank noch bestehen.

- a) Der in der Hauptsache zugesprochenen Zahlbetrag ermittelt von 12.431,28 € ermittelt sich dabei wie folgt:

Von dem zur Kaufpreiszahlung aufgewendeten Betrag, den das Gericht entsprechend der Vertrags- und Finanzierungsunterlagen mit 22.720 € (8.000 € Anzahlung + 60 x 200 + 17 x 160 €) festgestellt hat, waren die gezogenen Nutzungen abzuziehen, die das Gericht unter Anwendung der anerkannten Formel

$$\frac{\text{gefährte Kilometer} \times \text{Bruttokaufpreis}}{\text{Restlaufzeit}}$$

mit 8.773,25 bewertet. Dabei ergibt sich die Höhe der gefahrenen Kilometer aus einer Subtraktion des aktuellen Kilometerstandes (91.906 km) und des Kilometerstandes zum Zeitpunkt des Kaufs (5.900 km). Die Restnutzungsdauer folgt aus einer Subtraktion der zu erwartenden Gesamtlauflistung, die das Gericht auf mindestens 250.000 km schätzt, und des Kilometerstandes beim Kauf (5.900 km). Gemäß § 308 ZPO sah sich das Gericht an den Antrag des Klägers gebunden.

- b) Der Freisetellungsanspruch besteht in Höhe von unstreitig gebliebenen 5.215,93 €.

II. Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf Verzinsung der zurückzuerstattenden Aufwendungen zur Kaufpreiszahlung in Höhe der Anzahlung folgt für den Zeitraum 01.07.2013 bis 10.01.2020 aus §§ 849, 246 BGB, da der Kläger durch unerlaubte Handlung dazu bestimmt wurde, Geld zu überweisen oder zu übergeben, wobei die Zinsen gemäß dem Rechtsgedanken des § 187 Abs. 1 BGB jeweils erst ab dem Tag zu zahlen sind, der auf das die Zinspflicht begründende Ereignis der Zahlung folgt. Zu verzinsen ist gemäß § 849 BGB allerdings nur der letztlich dafür als Schadensersatz zu leistende Betrag, also nicht der volle Kaufpreis, sondern der unter Abzug der Nutzungsentschädigung zu ersetzende Betrag. Der Betrag der Anzahlung bleibt dahinter zurück.

Im Übrigen folgt der Zinsanspruch aus § 291 BGB.

III. Der Feststellungsantrag unter Ziffer 2. ist zulässig und begründet. Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs gemäß § 293 BGB im Annahmeverzug. Das „wörtliche“ Übereignungsangebot des Klägers zumindest im Rahmen der Klageschrift, genügt gemäß § 295 BGB, da die Zug um Zug leistungspflichtige Beklagte erklärt hat, sie werde die Gegenleistung nicht erbringen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 06.11.2019, Az. 13 U 37/19).

IV. Der Feststellungsantrag unter Ziffer 3. ist zulässig und begründet.

Der Kläger hat ein Interesse, die weitergehende Schadenersatzverpflichtung der Beklagten feststellen zu lassen, § 256 ZPO. Insbesondere ist nicht ausgeschlossen, dass den Kläger im Zusammenhang mit der Gesetzeswidrigkeit der verbauten Motorensoftware (s.o.) Folgeschäden treffen können, weil etwa bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens Aufwendungen für den streitgegenständlichen Pkw anfallen, die der Kläger im Rahmen der



nach § 249 Abs. 1 BGB geschuldeten Naturalrestitution (s.o) von der Beklagten ersetzt verlangen kann (vg. OLG Karlsruhe Ur. v. 18.7.2019 – 17 U 160/18, BeckRS 2019, 14948, beck-online).

- V. Der Kläger hat Anspruch auf Ersatz von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus §§ 826, 31 BGB, allerdings nur im tenorierten Umfang.

Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe von bis zu 19.000 € zugrunde gelegt und eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale sowie die Umsatzsteuer angesetzt.

- VI. Der dem Grunde nach bestehende Schadenersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB ist durchsetzbar. Die Beklagte kann die Leistung nicht gemäß § 214 BGB verweigern, da der streitgegenständliche Anspruch zum Zeitpunkt der Klageerhebung noch nicht verjährt gewesen ist.

Die regelmäßige dreijährige Verjährungsfrist (§ 195 BGB) begann erst am 01.01.2017, da der Kläger im Laufe des Jahres 2016 von der Betroffenheit seines PKW erfahren hat. Eine frühere Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis des Klägers hat die Beklagte nicht dargelegt. Die Beklagte trägt insoweit die Darlegungs- und Beweislast nach allgemeinen Grundsätzen.

Die Medienberichterstattung zur Dieseldisputat im Jahre 2015 genügt nicht zur Darlegung positiver Kenntnis des Klägers aller anspruchsbegründenden Umstände im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 BGB. Der Umstand, dass es für den Kläger- wie für jeden Halter eines Dieselfahrzeugs - ab Oktober 2015 durch Nutzung eines von der Beklagten zur Verfügung gestellten Internet-Tools ohne weiteres möglich gewesen wäre, die entsprechenden Informationen durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer in die hierfür vorgesehene Maske zu erlangen, ist allenfalls für die Frage grob fahrlässiger Unkenntnis relevant, entkräftet aber nicht das nachvollziehbare Vorbringen des Klägers, er habe erst mit dem Rückrufschreiben im Jahre 2016 von der individuellen Betroffenheit ihres Pkw Kenntnis erlangt.

Die Betroffenheit des eigenen Fahrzeug ist dem Kläger im Jahre 2015 auch nicht grob fahrlässig unbekannt geblieben. Insbesondere traf den Kläger so kurz nach Veröffentlichung im letzten Quartal des Jahres 2015 keine Obliegenheit, eigene Ermittlungen anzustellen. Die Informationspolitik der Beklagten nach Aufkommen der Dieseldisputat trug gerade zu dieser Zeit eher beschwichtigenden Charakter. So stellte die Beklagte in Pressemitteilung vom 22.09.2015 heraus, die Software habe „bei der Mehrheit dieser Motoren keinerlei Auswirkungen“ (vgl. Schriftsatz der Beklagtenseite vom 14.01.2020, S.16, AS 143). Auch kündigte sie Lösungen an, die in enger Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrzeugbundesamt gefunden werden sollten. All dies suggeriert dem potentiellen Kreis der Betroffenen - so auch der Klägerin (unterstellt, sie habe von der Pressemitteilung Kenntnis genommen) -, zunächst abwarten zu können und kann „grobes Verschulden gegen sich selbst“ nicht begründen.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 92, 709 ZPO.

### Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Waldshut-Tiengen  
Bismarckstraße 19 a  
79761 Waldshut-Tiengen

einzu legen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder förmloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf [www.ejustice-bw.de](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.

Herke  
Richterin am Landgericht

Verkündet am 01.04.2020

Ebe, JAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle