

Aktenzeichen:  
1 O 346/19



## Landgericht Waldshut-Tiengen

### Im Namen des Volkes

### Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Fehrenbach + Kollegen**, Friedrichstraße 4, 79761 Waldshut-Tiengen, Gz.:  
FF-19/01239 FF/FF

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Waldshut-Tiengen - 1. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Dr. Paul als Einzelrichter am 20.03.2020 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 26.02.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 13.273,84 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Pro-

zentpunkten über dem Basiszinssatz seit 15.01.2020 zu bezahlen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Caddy Comf. 1.6 TDI 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 Schaden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen VW Caddy Comf. 1.6 TDI 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. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 14.697,01 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadensersatz nach dem Erwerb eines mit einem von der sogenannten „VW-Dieseldiebstahl“ betroffenen Motors ausgestatteten Kraftfahrzeugs der Marke VW, Typ Caddy. Die Beklagte ist Herstellerin dieses Fahrzeugs (einschließlich des Motors).

Der in Waldshut-Tiengen wohnhafte Kläger erwarb am 17.07.2015 einen PKW VW Caddy als Neuwagen von \_\_\_\_\_ zu einem Preis von 17.969,00 €. Das Fahrzeug wurde dem Kläger übergeben, der Kaufpreis wurde am 20.07.2015 vollständig 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 vom Kläger erworbene Fahrzeug erhielt bei seiner Erstzulassung eine Zulassung nach der Europäischen Abgasnorm 5. Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 26.02.2020 betrug der Kilometerstand des Fahrzeugs 65.323 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, ein erhöhter Partikelaustritt und ein erhöhter Kraftstoffverbrauch, möglicherweise auch ein erhöhter Verschleiß, eine höhere Geräuschentwicklung und erhöhte Reparaturanfälligkeit. 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 20.07.2015 bis zur Rechtshängigkeit und seither Verzugszinsen, jeweils in gesetzlicher Höhe, sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.029,35 €.

*Der Kläger beantragt:*

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 17.969,00 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 20.07.2015 bis Rechtshängigkeit und seitdem von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz abzüglich einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung zu bezahlen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Caddy Comf. 1.6 TDI 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 Schaden liegen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen VW Caddy Comf. 1.6 TDI 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 den Kläger außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von Euro 1.029,35 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 ebenso wenig wie andere behördliche Beschränkungen zu befürchten, vielmehr könne das Fahrzeug dauerhaft im Straßenverkehr genutzt werden. Daher sei das Fahrzeug des Klägers 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 be-  
anstandeten 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. Schließlich erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung.

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 26.02.2020 (AS 321 ff.) verwiesen.

## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage (I.) ist überwiegend begründet (II.).

### I.

Der Antrag des Klägers Ziff. 3 auf Feststellung, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die über dem mit Klagantrag Ziffer 1 geltend gemachten Schaden hinausgehen, zu leisten, die daraus resultieren, dass die Beklagte in den Motor des hier streitgegenständlichen Fahrzeugs 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, ist zulässig, insbesondere genügt er den Anforderungen des § 253 ZPO (a) und scheitert nicht an dem Fehlen des gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderlichen Feststellungsinteresses (b).

a) Der Feststellungsantrag genügt den Anforderungen des § 253 ZPO.

Die Feststellungsklage muss den Anforderungen des § 253 ZPO genügen, das heißt, der Klageantrag muss im Sinne von § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO bestimmt sein, denn der Umfang der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft müssen feststehen. Der Kläger muss deshalb in seinem Antrag

das Rechtsverhältnis, dessen Bestehen oder Nichtbestehen festgestellt werden soll, so genau bezeichnen, dass über dessen Identität und damit über den Umfang der Rechtskraft der begehrten Feststellung keinerlei Ungewissheit herrschen kann. Die erforderliche Bestimmtheit verlangt, dass das festzustellende Rechtsverhältnis genau bezeichnet wird. Dazu genügt es, dass der Kläger die rechtsbegründenden Tatsachen näher angibt. Soweit es sich um Schadensersatzansprüche handelt, ist eine bestimmte Bezeichnung des zum Ersatz verpflichtenden Ereignisses erforderlich (s. OLG Karlsruhe vom 18.07.2019 - 17 U 160/18 mit Nachweisen).

Diesen allgemeinen Maßstäben genügt der Feststellungsantrag. Zweifel am Umfang der Rechtskraft können hier angesichts der hinreichend konkreten Bezeichnung des schädigenden Ereignisses nicht auftreten.

b) Der Kläger hat für diesen Feststellungsantrag das nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse.

Das Feststellungsinteresse als besondere Ausformung des Rechtsschutzinteresses ist das schutzwürdige Interesse des Klägers an baldiger Feststellung. Soweit dem Kläger ein einfacherer oder zumindest gleich effektiver Weg zur Erreichung seines Rechtsschutzziels zur Verfügung steht, entfällt das Feststellungsinteresse. Dies ist insbesondere der Fall, wenn es dem Kläger möglich und zumutbar ist, eine sein Rechtsschutzziel erschöpfende Klage auf Leistung zu erheben.

Befürchtet der Kläger den Eintritt eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden reinen Vermögensschadens, hängt die Zulässigkeit einer Feststellungsklage von der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts ab. In diesen Fällen ist ausreichend, aber auch erforderlich, dass nach der Lebenserfahrung und dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein erst künftig aus dem Rechtsverhältnis erwachsender Schaden angenommen werden kann. Dagegen besteht ein Feststellungsinteresse für einen künftigen Anspruch auf Ersatz eines allgemeinen Vermögensschadens regelmäßig dann nicht, wenn der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist (s. OLG Karlsruhe vom 18.07.2019 - 17 U 160/18 mit Nachweisen).

bb) Danach ist der Feststellungsantrag gemäß § 256 Abs. 1 ZPO zulässig.

Der Kläger macht geltend, die Beklagte habe ihn durch das – auf Veranlassung ihres Vorstands und auf dessen Willensentschluss beruhende – Inverkehrbringen des nach Ansicht des Kraftfahrzeugbundesamtes mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Motors EA 189 sittenwidrig geschädigt, wobei der Schaden in dem Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug zu sehen sei. Bei Zugrundelegung dieses klägerischen Sachvortrags war im

Zeitpunkt der Klageerhebung am 30.12.2019 nach der Lebenserfahrung und dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein auf der schädigenden Handlung beruhender, künftig erwachsender Vermögensschaden anzunehmen.

Nach § 249 Abs. 1 BGB hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Damit ist der Geschädigte wirtschaftlich möglichst so zu stellen, wie er ohne das schadensstiftende Ereignis stünde. Ohne die schädigende Handlung der Beklagten hätte der Kläger – mangels Erwerbs des Fahrzeugs – keine der Erhaltung oder Wiederherstellung dienenden erforderlichen Aufwendungen (wie z.B. Kosten für nach Empfehlung des Herstellers durchzuführende Inspektionen; Kosten eines erforderlichen Ölwechsels; Kosten für erforderliche Reparaturen) auf das streitgegenständliche Fahrzeug aufbringen müssen. Im Zeitpunkt der Klageerhebung war nach allgemeiner Lebenserfahrung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens solche Aufwendungen anfallen werden, die der Kläger im Rahmen der nach § 249 Abs. 1 BGB geschuldeten Naturalrestitution von der Beklagten grundsätzlich ersetzt verlangen kann.

Bei dieser Sachlage war im Zeitpunkt der Klageerhebung der Eintritt eines auf der schädigenden Handlung beruhenden, künftig erwachsenden Vermögensschadens sehr wahrscheinlich. Ob der Kläger im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung sämtliche ersatzfähigen Vermögensschäden hätte beziffern können, ist unerheblich, da eine ursprünglich zulässige Feststellungsklage nicht dadurch unzulässig wird, dass im Verlaufe des Rechtsstreits die Voraussetzungen für den Übergang zu einer Leistungsklage eintreten (BGH vom 04.06.1996 - VI ZR 123/95; OLG Karlsruhe vom 18.07.2019 - 17 U 160/18).

## II.

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.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 analog BGB ein Schadensersatzanspruch in Bezug auf die Schäden zu, die aus der Installation der die Betriebsmodi konfigurierenden Software in die Motorsteuerung des in dem hier in Streit stehenden Fahrzeug verbauten Motors EA 189 resultieren.

Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich in sittenwidriger Weise einen Schaden zugefügt, indem sie den in ihr Fahrzeug eingebauten Motor entwickelte, herstellte und in den Verkehr brachte, oh-

ne 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 der Kläger 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 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 vom 05.03.2019 - 13 U 142/18; OLG Karlsruhe 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 vom 05.03.2019 - 13 U 142/18).

Ebenso wenig entfele 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 gewesen wären, 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 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 Abschalteneinrichtung fortwirkt (vgl. OLG Karlsruhe 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 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 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 Erteilungsbehörden 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 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 vom 05.03.2019 - 13 U 142/18; OLG Karlsruhe 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 ver-

fassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten, insbesondere ihres Vorstands, als juristischer 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 vom 05.03.2019 - 13 U 142/18 m.w.N.; OLG Karlsruhe 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 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 des Klägers über eine Kenntnis des Vorstands gilt damit als zugestanden (im Einzelnen OLG Karlsruhe 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 Gesellschafts-

struktur 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 des Klägers mangels wirksamen Bestreitens durch die Beklagte eine Zurechnung des Verhaltens ihrer Organe gemäß § 31 BGB erfolgt (vgl. z.B. OLG Karlsruhe vom 18.07.2019 - 17 U 160/18; LG Bayreuth vom 23.10.2017 - 23 O 227/17; LG Bielefeld vom 16.10.2017 - 6 O 149/16).

Dies hat zur Folge, dass sich zum einen die Anforderungen an die Substantiierungslast des Klägers reduzieren und zum anderen sein Vortrag mangels substantiierten Gegenvortrags 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 vom 05.03.2019 - 13 U 142/18).

5.

Die Beklagte hat dem Kläger daher Schadensersatz zu leisten.

a)

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. Der Fall ist insofern vergleichbar mit den Fäl-

len 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).

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) verringert sich sein Schadensersatzanspruch jedoch um einen angemessenen Ausgleich für die mehrjährige Nutzung des Fahrzeugs.

Das Gericht schätzt die zu erwartende Gesamtleistung des von dem Kläger erworbenen Fahrzeugs gem. § 287 ZPO auf 250.000 Kilometer (für einen VW Tiguan so auch LG Potsdam, Urteil v. 24.11.2017, 6 O 36/17 und LG Mainz, Urteil v. 27.07.2017, 4 O 196/16, zitiert nach juris; für einen VW Sharan OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18). Sodann wird die Nutzungsentschädigung nach der Formel  $\text{Bruttokaufpreis} \times [\text{gefahrne Kilometer} / \text{Restlaufleistung}]$  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 Gegenleistung 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). 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). Damit errechnet sich die anzusetzende Nutzungsentschädigung wie folgt:  $17.969,00 \text{ €} \times (65.323 / 250.000) = 4.695,16 \text{ €}$ .

Im Ergebnis hat die Beklagte somit – Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs – 17.969,00 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 4.695,16 €, also 13.273,84 € an den Kläger zu zahlen.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des Fahrzeugs in Verzug, nachdem sie die Erstat-

tung 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.

b)

Die Beklagte ist dagegen nicht verpflichtet, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten als Teil des ihm durch die Verwendung der streitgegenständlichen Software entstandenen Schadens zu ersetzen. Denn das außergerichtliche Tätigwerden durch Schreiben vom 30.12.2019 unter Fristsetzung bis zum 31.12.2019 (s. Anl. K 15, AS 91 ff.) bei Klagerhebung am selben Tag ist nicht erforderlich und daher schadensersatzrechtlich nicht ersatzfähig. Das Gericht vermag kein schutzwürdiges Interesse an einem derartigen Schreiben zu erkennen; im Gegenteil belegt die Fristsetzung bis zum 31.12.2019 letztlich die Unernsthaftigkeit der außergerichtlichen Bemühungen, die ein gerichtliches Verfahren (und damit auch das Entstehen von Gerichtskosten) von vornherein nicht verhindern können und sollen.

c)

Zinsen schuldet die Beklagte aus §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB (aus der begründeten Hauptforderung) ab Rechtshängigkeit.

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 Nutzungsentschä-

digung 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.

6.

Dem Anspruch steht nicht die Einrede der Verjährung nach § 214 BGB entgegen.

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.

a) Positive Kenntnis der anspruchsbegründenden Umstände vor Ende des Jahres 2015 nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 BGB liegt nicht vor. Denn dies würde voraussetzen, dass dem Kläger die individuelle Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs von der VW-Dieselmotorthematik bekannt war. Erst mit Kenntnis dieser Information besteht für von der VW-Dieselmotorthematik geschädigte Personen die Möglichkeit einer erfolgversprechenden Rechtsverfolgung gegen die Beklagte. Zwar ist zutreffend, dass es für den Kläger - wie für jeden Halter eines VW- 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. Hierdurch lässt sich indes keine positive Kenntnis des Klägers von der individuellen Betroffenheit seines Fahrzeugs begründen, sondern allenfalls (ggf. grob) fahrlässige Unkenntnis (dazu näher sogleich, b). Da die Beklagte zur tatsächlichen Kenntniserlangung des Klägers naturgemäß keine Angaben machen konnte, oblag es dem Kläger, hierzu im Rahmen einer ihm obliegenden sekundären Darlegungslast Stellung zu nehmen. Der Kläger hat insoweit in der mündlichen Verhandlung vom 26.02.2020 glaubhaft bekundet, zwar von der Dieselmotorthematik aus den Medien erfahren zu haben, als diese bekannt wurde. Von der tatsächlichen Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs habe er dagegen erst durch ein entsprechendes Anschreiben der Beklagten im Dezember 2016 erfahren, durch das er zum Aufspielen des Software-Updates aufgefordert worden sei. Zuvor sei er davon ausgegangen,

dass lediglich Fahrzeuge des Modells Passat mit 2.0 Liter Motoren betroffen seien, dagegen Fahrzeuge – wie das streitgegenständliche – mit 1.6 Liter Motoren nicht. Die bloß allgemeine Kenntnis von den gegen die Beklagte ab 2015 erhobenen Vorwürfen genügt für die Kenntnis der anspruchsbegründenden Umstände im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 BGB indes nicht.

b) Auch eine grob fahrlässige Unkenntnis der anspruchsbegründenden Tatsachen lag nicht vor. Grob fahrlässige Unkenntnis liegt vor, wenn die anspruchsbegründenden Umstände dem Gläubiger nur deshalb nicht bekannt sind, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt und auch ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt hat oder das nicht beachtet hat, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Ausweislich der Gesetzesmaterialien ist mit „grober Fahrlässigkeit“ eine schwere Form von „Verschulden gegen sich selbst“ gemeint. Dabei ist der Gläubiger zwar nicht schlechthin gehalten, umfängliche Nachforschungen über die anspruchsbegründenden Tatsachen und die Person seines Schuldners anzustellen, wohl aber kann eine Obliegenheit bestehen, sich über diejenigen Umstände zu informieren, bei denen dies mühelos und ohne erheblichen Kostenaufwand möglich ist, so dass das Unterlassen von Ermittlungen geradezu unverständlich erscheint (zum Ganzen MüKoBGB/Grothe, 8. Aufl. 2018, § 199 Rn. 31). Nach diesen Maßstäben kann im vorliegenden Fall nicht von grob fahrlässiger Unkenntnis des Klägers ausgegangen werden. Wie ausgeführt, wäre es für den Kläger zwar ohne größere Anstrengungen noch im Jahr 2015 möglich gewesen, die Frage der Betroffenheit seines Fahrzeugs zu klären. Dass der Kläger dies unterlassen hat, stellt nach Auffassung des Gerichts indes kein grob fahrlässiges „Verschulden gegen sich selbst“ dar. Insoweit ist zum einen zu bedenken, dass bei gesetzlichen Ansprüchen, wie im vorliegenden Fall, die Voraussetzungen für die Annahme einer grob fahrlässigen Unkenntnis grundsätzlich höher anzusetzen sind als bei vertraglichen Ansprüchen (vgl. MüKoBGB/Grothe, 8. Aufl. 2018, § 199 Rn. 31). Im Falle einer bewussten vertraglichen Bindung wird man vom Gläubiger eher erwarten können, sich um hinreichende Informationen in seinen eigenen Angelegenheiten zu bemühen. Zum anderen steht der Annahme „grober Fahrlässigkeit“ nach Auffassung des Gerichts auch das Verhalten der Beklagten nach Bekanntwerden der Vorwürfe entgegen. Beispielhaft: In ihrer Pressemitteilung vom 22.09.2015 führte die Beklagte unter anderem aus, dass die betreffende Steuerungssoftware bei der Mehrheit der betroffenen Motoren keinerlei Auswirkungen habe. In einer Pressemitteilung vom 29.09.2015 teilte die Beklagte mit, dass an einer Umrüstung gearbeitet werde, die betroffenen Kunden „in den nächsten Wochen und Monaten darüber informiert“ würden und „von insgesamt elf Millionen Konzernfahrzeugen weltweit rund fünf Millionen Fahrzeuge der Marke Volkswagen Pkw eine Servicemaßnahme erhalten werden“. Den Informationen der Beklagten war somit zu entnehmen, dass keineswegs alle Fahrzeuge des VW-Konzerns von der Dieseldiagnostik be-



troffen sind und die Beklagte - was in den Jahren 2016 und 2017 dann auch nach und nach geschehen ist - auf die betroffenen Fahrzeughalter zugehen und über die Frage der individuellen Betroffenheit sowie die vorzunehmenden Abhilfemaßnahmen informieren würde. Angesichts dieser Informationspolitik erscheint es geradezu verständlich, wenn Betroffene nicht bereits in den ersten Monaten nach Bekanntwerden der VW-Dieselthematik selbst tätig wurden, sondern die seitens der Beklagten in Aussicht gestellte Kontaktaufnahme abwarteten. Ein derartiges Verhalten als eine schwere Form von „Verschulden gegen sich selbst“ einzustufen, erscheint nicht sachgerecht (ebenso LG Offenburg, Urteil vom 21.08.2019, 2 O 57/19 - juris).

c) Schließlich erscheint - ohne dass diese Frage abschließend geklärt werden muss - auch positive Kenntnis bzw. grob fahrlässige Unkenntnis des Klägers (bereits im Jahr 2015) hinsichtlich eines weiteren anspruchsbegründenden Umstandes, nämlich der die Zurechnung von Fehlverhalten zur Beklagten erst ermöglichenden Kenntnis der Vorgänge durch eine in den Anwendungsbereich des § 31 BGB fallende Person, fraglich. Insoweit bemerkenswert ist, dass die Beklagte dies einerseits vehement bestreitet, andererseits eine entsprechende Kenntnis (bzw. grob fahrlässige Unkenntnis) des Klägers anzunehmen scheint (hierzu LG Münster, Urteil vom 06.08.2019, 16 O 183/19 - juris), was ersichtlich widersprüchlich ist.

d) Nach allem scheidet die Annahme des Beginns der Verjährung noch im Jahr 2015 nach Auffassung des Gerichts aus. Zum Zeitpunkt der Klagerhebung war der Anspruch des Klägers daher nicht verjährt.

### III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

Dr. Paul  
Richter am Landgericht

Verkündet am 20.03.2020

Ebe, JAng'e  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Waldshut-Tiengen, 23.03.2020



Ebe  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig