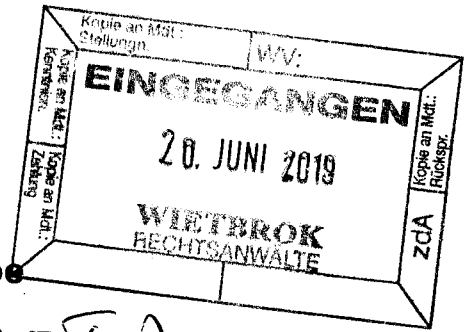


6 O 115/19

Verkündet am 19.06.2019

gez.

Ang
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Itzehoe

Urteil

Im Namen des Volkes

Der Fall 20.7.19
B-1 Bgr Fr. 20.8.19
TB 20.11.19
WV

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-119/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatz

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Itzehoe durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht
; Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 29.05.2019 für Recht er-
kannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger **11.448,73 €** nebst Zinsen in Höhe von 5 %
- Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20. November 2018 und Zin-
sen aus 21.500,00 € in Höhe von 4 % p.a. für die Zeit vom 05. November 2010 bis
zum 19. November 2018 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW Audi
A3 Sportback 2.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Entgegennahme des im Tenor zu

Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 47 % und die Beklagte 53 %, allerdings mit Ausnahme der Kosten, die durch die Inanspruchnahme des unzuständigen Gerichts entstanden sind; diese trägt der Kläger allein.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
6. Der Streitwert wird auf 21.500,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin des Dieselmotors des Typs EA 189 EU 5 auf Schadensersatz wegen eines Kaufvertrages über den Erwerb eines Gebrauchtwagens der Marke Audi A3, der vom sog. „Diesel-Abgasskandal“ betroffen ist, in Anspruch. Bei der Beklagten handelt es sich um die Muttergesellschaft des VW-Konzerns, welche 99,55 % der Anteile an der Audi AG hält, die restlichen 0,45 % befinden sich im Streubesitz.

Der Kläger erwarb von der Firma Audi Zentrum : gemäß Kaufvertrag vom 29.10.2010 einen gebrauchten PKW der Marke: Audi A3 Sportback 2.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) : zum Preis von 21.500,00 € (brutto). Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Rechnung vom 03.11.2010 (Anlage K 1) verwiesen. Das Fahrzeug war erstmalig am 23.07.2009 zum Verkehr zugelassen worden. Der Kläger beglich den Kaufpreis durch eine Überweisung von seinem bei der Comdirekt Bank AG mit Sitz in Quickborn geführten Girokonto (Anlage K 8). Der Sitz des kontoführenden Instituts befindet sich im Bezirk des Landgerichts Itzehoe. Das Fahrzeug wurde am 03.11.2010 an den Kläger an seinem damaligen Wohnsitz in 76133 Karlsruhe ausgeliefert. Bei der Übergabe betrug der Kilometerstand 8.227; im Zeitpunkt der Klageerhebung im November 2018 - nach dem Vortrag des Klägers - 137.720

Der PKW ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 EU 5 ausgestattet, der von der Beklagten hergestellt wurde. Die Beklagte stellte diese neue Baureihe von Dieselmotoren im Jahr 2007 vor, die sie ab 2008 in Serie baute und auch in den USA vermarktete. Insgesamt wurden ca. 11 Millionen dieser Motoren ausgeliefert. Dieser Motor des Typs EA 189 EU 5 ist mit einer Motorsteuer-

software ausgestattet, die den Ausstoß von Stickoxid („NOx“) im behördlichen Prüfverfahren optimiert. Die Software erkennt, ob sich das Kfz auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Auf dem Rollenprüfstand schaltet die Motorsteuerung in einen NOx-optimierten Modus 1, bei dem es eine erhöhte Abgasrückführungsrate gibt; im normalen Fahrbetrieb befindet sich der Motor durchgehend im partikeloptimierten Modus 0. Dadurch werden auf dem Prüfstand geringere Stickoxidwerte als im Normalbetrieb erzielt und konnten die nach der Euro-5-Abgasnorm vorgegebenen NOx-Grenzwerte eingehalten werden. Die Händlerin, von der Kläger das Fahrzeug erwarb, wusste im Zeitpunkt des Kaufvertragschlusses nichts von dieser technischen Ausführung.

Am 30.05.2014 publizierte die Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) die Erkenntnisse einer von ihr in Auftrag gegebenen Studie der West Virginia University. Sie deckte auf, dass der Stickoxid-Ausstoß bei zwei getesteten Dieselmotoren der nicht namentlich genannten Modelle der Beklagten die gesetzlich zulässigen US-Standards um das fünf- bis 35-fache überstieg.

Am 20. September 2015 räumte die Beklagte die Verstöße gegenüber der amerikanischen Umweltbehörde (United States Environment Protection Agency) schließlich öffentlich ein. Erst am 22. September 2015 veröffentlichte die Beklagte eine Mitteilung, der zufolge nach bisherigen internen Prüfungen weltweit rund elf Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA 189 Auffälligkeiten in Bezug auf ihren Stickoxidausstoß aufwiesen.

Das Kraftfahrbundesamt (im Folgenden „KBA“), das in der verbauten Software anders als die Beklagte eine den gesetzlichen Vorgaben der VO (EU) Nr. 715/2007 widersprechende Abschalteneinrichtung sieht, ordnete am 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Markenfahrzeugen an und verlangte, dass alle Fahrzeuge, die über eine solche Software verfügen, „in den vorschriftsmäßigen Zustand zu versetzen“ sind. Entsprechend wurde auch die **Audi AG** mit **Bescheid des KBA vom 20.06. 2016** (Anlage B 5) verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die unzulässige Abschalteneinrichtung zu entfernen. Die Beklagte unterrichtete durch ein Formularschreiben jeden Fahrzeughalter von der Betroffenheit des Fahrzeuges. Das ist gerichtsbekannt.

Der VW-Konzern entwickelte im Anschluss daran für den betroffenen Motortyp ein Software-Update, das dazu führen soll, dass der Prüfstandmodus künftig auch für den Betrieb des Fahrzeugs im realen Straßenverkehr maßgeblich ist und gleichzeitig die Stickoxidvorgaben der EU-5-Norm eingehalten werden.

Das KBA erteilte nach und nach jeweils die Freigaben der Software-Updates für die betroffenen

Motorentypen. Die Umsetzung dieser Maßnahme begann im Dezember 2015 in Abstimmung und mit einem vom KBA gebilligten Zeit- und Maßnahmenplan. Mit u.a. an die Beklagte und **die Audi AG gerichtetem Schreiben vom 13.04.2017** gab das KBA die technische Lösung für das Fahrzeugmodell des Klägers frei.

Die Beklagte informierte auch den Kläger über die entsprechend zur Verfügung stehende Software-Lösung. Die Beklagte forderte den Kläger dazu auf, einen Termin zum Aufspielen des Software-Updates zu vereinbaren. Im Anschluss ließ der Kläger das Software-Update, nachdem sich die Zulassungsbehörde geweigert hatte das zwischenzeitlich abgemeldete Fahrzeug erneut zum Straßenverkehr zuzulassen, Anfang des Jahres 2019 von einer Vertragshändlerin aufspielen. Er nutzt das Fahrzeug seitdem ohne Beanstandungen weiter.

Die Laufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs betrug zum 29.05.2019 unstreitig **144.224 km**.

Der Kläger behauptet, das mit der oben beschriebenen Software zur Beeinflussung des Abgasverhaltens ausgestattete Fahrzeug sei mangelhaft, weil die von der Beklagten mitgeteilten Verbrauchs- und Abgaswerte, insbesondere die NOx- und CO₂-Werte, nicht eingehalten würden. Die Euro-5-Norm sei nicht eingehalten. Es sei ihm bei dem Kauf darauf angekommen, gezielt ein umweltfreundliches Kraftfahrzeug zu erwerben. In Prospekten werde damit entsprechend öffentlich geworben.

Trotz Durchführung der Umrüstung sei zu befürchten, dass sich die übrigen Emissionswerte, die Motorleistung und/oder die Kraftstoffverbrauchswerte verändern, so dass die Nachbesserung zu einem Folgemangel an dem Fahrzeug führen werde. Es sei davon auszugehen, dass eine Verbesserung der Stickoxidwerte nur unter Inkaufnahme neuer Mängel beim CO₂-Ausstoß oder beim Kraftstoffverbrauch oder unter Inkaufnahme von erhöhtem Verschleiß von Motor bzw. Dieselpartikelfilter möglich sei.

Darüber hinaus sei mit einem Fahrverbot in einzelnen Städten zu rechnen. Er behauptet ferner, es liege hinsichtlich der Verkaufsmöglichkeiten des Fahrzeuges ein erheblicher Minderwert vor, weil schon durch den Verdacht irregulärer Abgaswerte Verbraucher Abstand von dem Erwerb von Fahrzeugen mit der streitigen Ausstattung nähmen. Darüber hinaus träten bei den Fahrzeugen,

bei denen ein Software-Update durchgeführt worden sei, diverse Mängel auf.

Die Beklagte habe bewusst unrichtige Angaben zu den Schadstoffemissionen gemacht, um sich Wettbewerbsvorteile beim Absatz der von ihr produzierten Fahrzeuge und Motoren zu verschaffen. Der Vorstand der Beklagten habe von der Installation der manipulierten Software gewusst.

Die entwickelte Software sei ungeeignet zur Nachbesserung und könne die versprochene Umweltfreundlichkeit des Fahrzeuges nicht bewirken. Folgen des Updates seien ein höherer Verbrauch, vermehrte Rußproduktion, Leistungsabfall, Verkürzung der Lebenszeit des Dieselpartikelfilters, Lebenszeitverkürzung des Motors, Minderwert des Fahrzeugs und gesteigerte Geräuschentwicklung. Er habe mit dem Erwerb des PKW einen ersatzfähigen Schaden erlitten.

Der Kläger meint, die Beklagte sei als Herstellerin des manipulierten Motors verpflichtet, aus unerlaubter Handlung Schadensersatz zu leisten. Sie sei zur Rückzahlung des Kaufpreises ohne - und gegebenenfalls hilfsweise gegen Erstattung eines angemessenen Nutzungersatzes - verpflichtet.

Die Beklagte schulde die Verzinsung des gezahlten Kaufpreises seit Abschluss des Kaufvertrages.

Der Kläger meint, die Beklagte sei zur Erstattung vorprozessualer Anwaltskosten nach einem Gegenstandswert von 16.404,79 € und einer angemessenen Geschäftsgebühr von 2,0 gemäß VV RVG 2300 in Höhe von insgesamt 1.680,28 € verpflichtet und schulde die Freistellung in diesem Umfang.

Ein vorprozessuales Schreiben mit der Aufforderung zur Rücknahme des Fahrzeuges trägt der Kläger nicht konkret vor.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn **21.500,00 €** nebst Zinsen in Höhe von 5 % - Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 5. November 2010 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW Audi A3 Sportback 2.0 TDI Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag zu Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, das Fahrzeug sei nicht mangelhaft, weil es technisch sicher und in der Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei sowie über alle Genehmigungen verfüge. Bei der im Zuge der Herstellung eingesetzten Software handele es sich nicht um eine unzulässige Abschalt-einrichtung, sondern um eine zulässige innermotorische Maßnahme. Die EG-Typengenehmigung sei wirksam und nie gefährdet gewesen.

Schadstoffemissionen seien für den Käufer nicht kaufentscheidend gewesen und die Kaufvertragsparteien hätten in Bezug auf konkrete Emissionswerte keine Beschaffenheitsvereinbarung getroffen.

Jedenfalls sei der Rücktritt ausgeschlossen, weil die Nachbesserung mithilfe eines Software-Updates im Rahmen eines kurzen Werkstattbesuches von weniger als einer Stunde und zu Kosten von weniger als 100,00 € möglich sei und der Kläger bis dahin sein Fahrzeug ohne Einschränkung weiterbenutzen konnte und auch nach dem Aufspielen des Software-Updates keine Nutzungseinschränkungen vorgetragen seien.

Die Beklagte behauptet, sie kläre derzeit die genaue Entstehung der streitbefangenen Software, welche die Nox-Werte auf dem Prüfstand optimiere, auf. Nach derzeitigem Ermittlungsstand sei die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Es lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien oder diese Entwicklung und Verwendung in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten. Daher bestreite sie, dass ihr ehemaliger Vorstandsvorsitzender oder andere Mitglieder des Vorstands von

der Entwicklung der Software gewusst hätten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 29.05.2019 verwiesen.

Der Kläger hat seine Klage beim Landgericht in Karlsruhe erhoben. Die Klage ist der Beklagten am 19.11.2018 zugestellt worden (Bl. 82 d.A.). Der Einzelrichter der 4. Zivilkammer des Landgerichts Karlsruhe hat den Rechtsstreit auf Antrag des Klägers durch den Beschluss vom 05.02.2019, AZ.: 4 O 254/18 an das Landgericht Itzehoe mit der Begründung verwiesen, der Vermögensschaden eines denkbaren Anspruchs aus § 826 BGB sei auf der Grundlage des klägerischen Vorbringens zumindest auch im Bezirk des Landgerichts Itzehoe eingetreten, so dass beim hiesigen Gericht der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gegeben sei.

Der Kläger ist in der mündlichen Verhandlung persönlich angehört worden. Er hat ausdrücklich angegeben, dass er selbst an seine Prozessbevollmächtigten auf die geltend gemachten Anwaltskosten keine Zahlungen geleistet habe. Alles sei über die Rechtsschutzversicherung abgewickelt worden.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte als Herstellerin des Dieselmotors des Tys EA 189 des von dem Kläger bei einer Händlerin erworbenen Gebrauchtwagens ein Schadensersatzanspruch auf der Grundlage von § 826 i.V. mit § 31 BGB wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung in Höhe von **11.448,73 €** (Kaufpreis abzüglich Nutzungsvorteil) nebst Rechtshängigkeitszinsen und auch Zinsen aus dem geleisteten Kaufpreis bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit zu. Außerdem ist die Feststellungsklage bezüglich des Annahmeverzuges zulässig und begründet; weiter geltend gemachte Nebenansprüche bestehen nicht.

I.

Die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen der Anspruchsgrundlage aus unerlaubter Handlung

nach § 826 BGB liegen vor. Nach dieser Norm ist zum Schadenersatz - in Verbindung mit § 31 BGB - verpflichtet, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen Schaden zufügt.

1. Die Beklagte hat dem Kläger auf der Grundlage des unstreitigen Parteivorbringens in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt. Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten. Dieser besteht darin, dass er in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware das in Rede stehende Fahrzeug mit dem von der Beklagten in den Verkehr gebrachten Motor erworben und damit einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Dabei kommt es nicht darauf an, ob durch den Kauf des Fahrzeugs für den Kläger ein messbarer Vermögensnachteil durch einen entstehenden Wertverlust des Fahrzeugs eintritt. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nämlich nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02). Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird dabei weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. Parallel zur Betrugsdogmatik hat auch der Schadensbegriff des § 826 BGB einen subjektiven Einschlag. Insbesondere werden auch solche Fälle erfasst, die im Strafrecht unter dem Stichwort des Eingehungsbetrugs gewürdigt werden. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts.

Der Gebrauchtwagenkaufvertrag mit der Händlerin war für den Kläger auch wirtschaftlich nachteilig. Dies ergibt sich bereits daraus, dass kein verständiger Kunde ein Fahrzeug erwerben würde, dessen Motor mit einer gesetzeswidrigen Software ausgestattet ist und deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das Kraftfahrtbundesamt gerechnet werden müsste. Der Vermögensnachteil ist mit dem von der Beklagten organisierten Aufspielen eines Software-Updates - unabhängig vom Wirkungsgrad der geänderten Motorsteuerung - auch nicht ausgeglichen, denn der Marktwert der vom sog. Dieselskandal betroffenen Fahrzeuge ist spätestens seit Februar 2018 eingebrochen. Das ist gerichtsbekannt und bedarf keiner weiteren Aufklärung.

Der Käufer eines Fahrzeugs kann und muss nicht davon ausgehen, dass die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine Software installiert worden ist, die dafür sorgt, dass der

Prüfstandlauf erkannt und über eine entsprechende Programmierung der Motorsteuerung in gesetzlich unzulässiger Weise insbesondere der Stickoxidausstoß reduziert wird. So hat auch die klagende Partei vorgetragen, dass sie das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn sie Kenntnis davon gehabt hätte, dass dieses Fahrzeug mit einer "Betrugssoftware" ausgestattet ist, da es ihr auch darum gegangen sei, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben. Das berechnete Interesse daran, einen Pkw ohne eine manipulierende und ggf. rechtlich und tatsächlich nachteilige Folgen für den Erwerber auszulösende Software zu erwerben, ist nach Auffassung des Gerichts nachvollziehbar und lebensnah.

Entgegen der Ansicht der Beklagten ist die in Rede stehende Programmierung der Motorsteuerungssoftware auch gesetzeswidrig, weil sie gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge verstößt (vgl. LG Ellwangen, Urteil vom 10.06.2016 - 5 O 385/16; LG Köln, Urteil vom 07.10.2016 - 7 O 138/16.). Nach diesen Vorschriften ist eine Abschalt einrichtung, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert, unzulässig. Nach der Legaldefinition ist eine Abschalt einrichtung ein Konstruktionsteil, das in der Lage ist, einen beliebigen Teil des Emissionskontrollsystems zu deaktivieren, so dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Bei verständiger Auslegung ist die von der Beklagten installierte Programmierung als Abschalt einrichtung anzusehen. Denn sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung im Modus 1 für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft; mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung, etwa für die Abgasrückführung, auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung ist ein Verstoß gegen das Verbot von Abschalt einrichtungen. Dementsprechend hat auch das Kraftfahrt-Bundesamt mit rechtskräftigen Bescheid vom 15.10.2015 festgestellt, dass es sich bei der von der Beklagten verwendeten Software um eine unzulässige Abschalt einrichtung im Sinne des

Unionsrechts handele und den verpflichtenden Rückruf der betroffenen Dieselfahrzeuge angeordnet. Soweit die Beklagte dennoch die Ansicht vertritt, dass es sich bei der verwendeten "Optimierungssoftware" nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele und hierzu insbesondere darauf abstellt, dass das Abgasrückführungssystem nicht "im normalen Fahrzeugbetrieb" auf das Emissionskontrollsystem einwirke, ist dem nicht zu folgen. Eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand ist nur sinnvoll und lässt einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller nur dann zu, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist, da ansonsten Tricks und Manipulationen jeder Art Tür und Tor geöffnet würden und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb nicht entsprechenden, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung ist deshalb nach Auffassung des Gerichts als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften anzusehen (vgl. insgesamt LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 - 6 O 119/16).

Die die klagende Partei schädigende Handlung der Beklagten liegt in dem Inverkehrbringen von Dieselmotoren, deren (gesetzeswidrige) Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im "Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)" erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.

2. Die schädigende Handlung ist der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urt. v. 28.6.2016 - VI ZR 536/15), was die klagende Partei grundsätzlich darzulegen - und gegebenenfalls zu beweisen - hat. Das Gericht hat nicht verkannt, dass die klagende Partei nicht die Person bzw. Personen benannt hat, die die hier maßgebliche Software für die Manipulation entwickeln und einbauen lassen hat. Die klagende Partei hat aber zumindest eine solche Kenntnis der maßgeblichen Organisationseinheit hinreichend substantiiert behauptet und genügt damit ihrer Darlegungslast. Die klagende Partei hat unstreitig keinen Einblick in die inneren Abläufe des Betriebes der Beklagten und kann deswegen dazu auch nicht weiter im Einzelnen vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Entscheidung für die Entwicklung der Software gefallen ist und wann wem diese Entscheidung weiter zur Kenntnis gebracht wurde. Die klagende Partei hat naturgemäß keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Sie hat den ihr insoweit zuzumutenden Vortrag erbracht. Prüfungs-

maßstab ist damit lediglich, ob der Vortrag der klagenden Partei ohne greifbare Anhaltspunkte ins Blaue hinein erfolgt ist (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl., Vor § 284 Rn. 34). Nach Auffassung des Gerichts liegen dem Vortrag der klagenden Partei greifbare Anhaltspunkte zugrunde. Es erscheint abwegig und unglaublich, dass der millionenfache Einbau der Software ohne Wissen des Vorstandes der Beklagten erfolgen konnte (vgl. LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 - 3 O 252/16; LG Offenburg Urteil vom 12.05.2017 - 6 O 119/16).

Diese klägerische Behauptung hat die Beklagte nicht wirksam bestritten. Da es um Umstände geht, welche die interne Organisation der Beklagten betreffen und in die die klagende Partei keinen Einblick hat, konnte sich die Beklagte nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen. Sie musste sich vielmehr gemäß §§ 138 Abs. 2, 4 ZPO im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast im Einzelnen zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgestatteter Motoren veranlasst hat, erklären. Dieser Vortrag ist der Beklagten auch zuzumuten. Im Gegensatz zu der klagenden Partei hat die Beklagte jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so der klagenden Partei zu ermöglichen, die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können.

Dieser sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. So trägt sie vor, dass ihr nach dem derzeitigen Stand ihrer internen Untersuchungen keine Erkenntnisse dazu vorlägen, dass Vorstandsmitglieder von der Entwicklung und dem Einsatz der Software Kenntnis gehabt hätten. Sie bestreite deswegen eine entsprechende Kenntnis. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand sei die Entscheidung, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Dieser Vortrag ist gänzlich unsubstantiiert und genügt dem § 138 Abs. 1 ZPO nicht, wonach die Parteien ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der Wahrheit gemäß abzugeben haben. Es fehlen bereits jegliche Angaben dazu, welche konkreten Aufklärungsmaßnahmen überhaupt unternommen wurden, um die Verantwortlichen und Mitwisser der Manipulation namhaft zu machen. Dabei erläutert die Beklagte auch nicht, woraus sich im Einzelnen ihre Einschätzung ergibt, die bisherigen Untersuchungen hätten keine Anhaltspunkte für eine Kenntnis des Vorstands ergeben. Die Entscheidungsprozesse in der Konzernstruktur der Beklagten zum Einsatz der in Rede stehenden Software sind ebenso wenig vorgetragen wie eine Begründung dafür, dass trotz des erheblichen Zeitablaufs seit Bekanntwerden der Softwaremanipulation bis heute angeblich immer noch keine Ergebnisse der angeblich umfassend durchgeführten Untersuchung vorliegen. Zu ei-

ner substantiierten Darlegung hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei der Einführung einer manipulierten Motorsteuerungssoftware um eine wesentliche strategische Entscheidung mit erheblicher wirtschaftlicher Reichweite und - wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten „Abgasskandals“ zeigen - ebenso großen Risiken handelt, bei dem nicht anzunehmen ist, dass sie von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Software-Entwickler bzw. Ingenieur in eigener Verantwortung getroffen und vor den Vorständen "verheimlicht" worden sein könnte.

Der Anwendung der Grundsätze über die sekundäre Darlegungslast steht nicht entgegen, dass die Beklagte dieser Verpflichtung nur dadurch nachkommen kann, dass sie unter Umständen nähere Ausführungen zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit ihrer Vorstandsmitglieder oder leitenden Mitarbeiter machen muss und diese damit möglicherweise strafrechtlich belastet. Denn die sekundäre Darlegungslast obliegt dem Gegner auch dann, wenn es sich bei dem in Rede stehenden Schutzgesetz um eine strafrechtliche Norm handelt (BGH, Urt. v. 22.10.2014, VIII ZR 41/14). Dies kann der klagenden Partei nicht zum Nachteil gereichen.

3. Die zur Schädigung führende Handlung erfolgte auch vorsätzlich. Der Schädiger braucht nicht im Einzelnen zu wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und gebilligt haben (vgl. BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02). Für den Vorstand der Beklagten war aufgrund der (zu unterstellenden) Kenntnis vom Einbau der Software zwingend ersichtlich, dass damit Kunden Fahrzeuge mit von ihr produzierten Dieselmotoren erwerben würden, die nicht ihren Vorstellungen entsprachen und objektiv mangelhaft waren. Die sich daraus ergebende Schädigung der Kunden hat die Beklagte damit billigend in Kauf genommen (LG Offenburg, a.a.O.).

Die Schädigung erfolgte auch sittenwidrig. Objektiv sittenwidrig ist nach der Rechtsprechung eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Ein Unterlassen ist dann sittenwidrig, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Insbesondere ist die Verfolgung eigener Interessen bei der Ausübung von Rechten im Grundsatz auch dann legitim, wenn

damit eine Schädigung Dritter verbunden ist. Hinzutreten muss nach der Rechtsprechung eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, BGB, 77. Aufl., § 826, Rn. 4). Dies setzt eine besondere "Verwerflichkeit des Verhaltens" voraus, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

Dies ist hier der Fall. Die Beklagte hat in großem Umfang und mit erheblichem technischem Aufwand im Profitinteresse zentrale gesetzliche Umweltschutzvorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden getäuscht. Sie hat dabei nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschaltvorrichtung mit nicht unerheblichem Aufwand zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Autohäusern, Vertragspartnern und den Verbrauchern geschaffen. Ferner begründet grundsätzlich schon eine bewusste Täuschung, die auf die Herbeiführung eines Vertragsschlusses gerichtet ist bereits die Sittenwidrigkeit. Unter Würdigung all dieser Umstände ist das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig zu bewerten. In subjektiver Hinsicht ist nicht das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit erforderlich, es genügt bereits die Kenntnis der sie begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis beim Vorstand der Beklagten ist aufgrund ihres unwirksamen Bestreitens (s.o.) zu bejahen.

4. Einer Haftung der Beklagten aus § 826 BGB steht auch nicht entgegen, dass die VO (EG) 715/2007 nicht dem Schutz individueller Vermögensinteressen, sondern gesamtgesellschaftlichen Zielen dient.

Denn die Haftung aus § 826 BGB hängt nicht davon ab, auf welchem Weg und unter Verstoß gegen welche Normen der Schädiger gehandelt hat. Der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt im Gegensatz zu einem möglichen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeugs. Diese Verstöße sind für den Rechtskreis des Kunden ersichtlich von Bedeutung. Denn der Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften führt insbesondere auch dazu, dass den betroffenen Fahrzeugen behördliche Maßnahmen bis hin zur Stilllegung drohen, wie auch die aktuelle Diskussion um eventuelle Fahrverbote für diverse Dieselfahrzeuge und die damit verbundenen Auswirkungen für die Halter zeigen.

5. Die Beklagte hat der klagenden Partei hiernach gem. §§ 826, 249 ff. BGB den entstandenen Schaden zu ersetzen. Der ersatzfähige von der klagenden Partei bisher bezifferbare Schaden beträgt 11.448,73 €.

Dabei richtet sich der Schadensersatzanspruch auf den Ersatz des negativen Interesses. Die Beklagte muss den Geschädigten so stellen, wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde. Bereits wegen dieser Rechtsfolge muss sich die klagende Partei nicht auf die Erstattung eines etwaigen Minderwertes verweisen lassen, weil dadurch der erlittene Vermögensnachteil nicht vollständig ausgeglichen werden würde.

Der Schaden besteht vielmehr darin, dass die klagende Partei aufgrund der ihr gegenüber jedenfalls bedingt vorsätzlich vorgenommenen Schädigung, ein Fahrzeug mit manipulierter Abgassoftware erworben hat. Nach diesem Grundsatz erstreckt sich der Schadensersatzanspruch darauf, dass die Beklagte die klagende Partei so stellen muss, wie sie ohne die Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsteuerungssoftware gestanden hätte. Bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis hätte die klagende Partei - wie jeder verständige und wirtschaftliche und rechtliche Risiken vermeidende Kunde - das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die klagende Partei kann somit vollen Schadensersatz von der Beklagten für ihr manipuliertes Fahrzeug verlangen (LG Osnabrück, Urte. v. 28. Juni 2017 – 1 O 29/17).

Der Kläger kann also im Wege des Schadensersatzes die Rückzahlung des Kaufpreises - Zug um Zug gegen Rückgabe des erworbenen PKW - abzüglich der Gebrauchsvorteile bzw. den Wertersatz für die Nutzung des PKW beanspruchen. Die Gebrauchsvorteile sind vorliegend nach den von der Kammer angewandten Grundsätzen mit 10.021,27 € zu bewerten, so dass sich rechnerisch ein Zahlungsanspruch in Höhe von 11.448,73 € (21.500,00 minus 10.021,27) ergibt.

Die Gebrauchsvorteile der PKW - Nutzung bemisst das Gericht nach der Formel: Bruttokaufpreis : verbleibende Gesamtlauflistung x gefahrene Kilometer = Gebrauchsvorteil. Die klagende Partei erwarb das Fahrzeug mit einer Lauflistung von 8.227 km. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung hatte es einen Kilometerstand von 144.224 km. Somit hat die klagende Partei das Fahrzeug 135.997 km gefahren. Das Gericht schätzt die erwartbare Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit Dieselmotor gemäß § 287 ZPO wie in vergleichbaren Fallkonstellationen auf 300.000 Kilometer. Dieselfahrzeuge sind langlebige PKW, die regelmäßig diese Fahrleistung erreichen. Davon waren zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages bereits

8.227 km gefahren, so dass der Pkw bei der Übernahme durch die klagende Partei noch eine Restlaufleistung von 291.773 km hatte. Davon fuhr die klagende Partei unstreitig 135.997 km. Dies zugrunde gelegt sind der klagenden Partei 10.021,27 € als Nutzungsvorteil nach der Formel: Bruttokaufpreis : verbleibende Gesamtlauflistung x gefahrene Kilometer = Gebrauchsvorteil gegenzurechnen.

Der Zinsanspruch auf die zugesprochene Klagforderung ist in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB begründet.

II.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Zinsanspruch in Höhe von 4 % Jahreszinsen auf den geleisteten Kaufpreis in Höhe von 21.500,00 € seit Zahlung des Kaufpreises (bis zur Rechtshängigkeit im November 2018) auf der Grundlage von §§ 849, 246 BGB zu.

Die gesetzlichen Voraussetzungen der Anspruchsgrundlage liegen nach dem Wortlaut und dem Sinn und Zweck der Vorschrift vor (vgl. Palandt-Sprau, BGB, 77.Aufl., § 849 Rdnr. 1; BGH NJW 2008, 1084). Auch die Zahlung von Geld stellt „die Entziehung einer Sache“ i.S. der Begriffsbildung des § 849 BGB dar. Denn der Zinsanspruch aus unerlaubter Handlung soll mit einem pauschalierten Mindestbetrag den Verlust der Nutzbarkeit einer Sache ausgleichen, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann (BGHZ 87, 38,41). Der Geschädigte verliert die Sachnutzung gleichermaßen, wenn ihm eine Sache ohne seinen Willen entwendet wird und wenn er durch eine unerlaubte Handlung - etwa eine Drohung oder eine Täuschung - dazu gebracht wird, sie wegzugeben oder darüber zu verfügen.

III.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzugs ist ebenfalls begründet. Die Beklagte hat auf das Rücktrittsverlangen des Klägers, das sich zumindest aus der der Beklagten im November 2018 zugestellten Klage ergibt, ausweislich der Klageerwiderung vom 24.01.2019 mit entschiedener Ablehnung reagiert. Sie befindet sich deshalb in Gläubigerannahmeverzug, §§ 293 f. BGB.

Das wörtliche Angebot gem. § 295 BGB reicht aus.

IV.

Der Kläger kann hingegen keine Freistellung von etwaigen Kosten der Beauftragung seines Prozessbevollmächtigten für die vorprozessuale Vertretung gegenüber der Beklagten verlangen; insoweit war die Klage daher abzuweisen.

Der Anspruch auf Freistellung bezüglich der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten steht dem Kläger unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu. Insbesondere folgt ein solcher Anspruch nicht aus §§ 826, 249 BGB. Zwar können die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten als Kosten der zweckentsprechenden Rechtsverfolgung grundsätzlich zu dem nach § 249 BGB zu ersetzenden Schaden gehören. Der Kläger hat vorliegend aber nicht nachvollziehbar dargelegt, dass der Hauptanspruch vorprozessual überhaupt gegenüber der Beklagten geltend gemacht worden ist. Damit fehlt es bereits an notwendigem Vortrag zu der Frage, ob überhaupt eine entsprechende anwaltliche Leistung entfaltet worden ist.

V.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 281 Abs. 3 Satz 2 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 2 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 3 ZPO.

Vorsitzender Richter am Landgericht

Beglaubigt