

3 O 143/18

Verkündet am 07.12.2018

_____, Justizangestellte

als Urkundsbeamtin/er der
Geschäftsstelle



Landgericht Lübeck

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

_____, Geesthacht

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-24/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Deliktischer Schadensersatz im VW Abgasskandal

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Lübeck durch die Richterin am Landgericht D
als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 09.11.2018 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 30.703,66 € nebst Zinsen aus € 40.677,01 in
Höhe von 4 Prozentpunkten p.a., maximal jedoch in Höhe von 5 Prozentpunkten über
dem jeweiligen Basiszinssatz, seit 21.08.2014 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereig-
nung des PKW VW Tiguan „CityScape“ 4Motion 2,0 l TDI, FIN

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des zu Ziffer 1. genannten
Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.474,89 nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit 06.06.2018 freizustellen.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 22 % und die Beklagte 78 % zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt im Wesentlichen Rückzahlung des Kaufpreises für einen vom sog. „Abgaskandal“ betroffenen PKW gegen Übereignung des Fahrzeugs.

Die Klägerin erwarb mit Bestellung vom 18.08.2014 einen neuen VW Tiguan „CityScape“ 4Motion 2,0 I TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer _____), bei einem Vertragshändler der Beklagten mit Sitz in Lübeck zu einem Kaufpreis von € 40.677,01,- (Anlage K 1, Bl. 25 d. A.), wobei der Kauf finanziert wurde. In dem von Klägerin erworbenen Fahrzeug ist ein Dieselmotor mit der Typenbezeichnung „EA 189“ verbaut.

Der Motor verfügt über ein System zur Abgasrückführung. Um den Ausstoß von Stickoxiden zu optimieren, wird das Abgas im Rahmen der Abgasrückführung aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet. Dort ersetzt das rückgeführte Abgas einen Teil der Frischladung, die für den nächsten Verbrennungsprozess benötigt wird. Im Ergebnis, durch Abkühlung während des Verbrennungsvorganges, bilden sich hierdurch weniger Stickoxide. Die rückgeführten Gase verlassen den Motor nicht.

Die serienmäßig ab Werk aufgespielte Software für das Motorsteuergerät verfügt über eine Fahrzykluserkennung. Sie erkennt, wenn das Fahrzeug den „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) durchfährt. Durch diesen Fahrzyklus ist festgelegt, unter welchen Bedingungen und mit welchen Geschwindigkeiten ein Fahrzeug - üblicherweise auf einem Motoren- oder Rollenprüfstand - betrieben werden muss, um den Energieverbrauch bzw. Kraftstoffverbrauch und die

Emissionswerte des Fahrzeuges zu ermitteln. Die in diesem Fahrzyklus ermittelten Werte sind Grundlage für die Zulassung und den Vertrieb der Fahrzeuge. Die Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. Der „Modus 0“ ist aktiv, wenn das Fahrzeug unter Fahrbedingungen fährt, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind. Erkennt die Software, dass das Fahrzeug den NEFZ durchläuft, so wird der „Modus 1“ aktiviert. In diesem Betriebsmodus werden im Vergleich zum „Modus 0“ in größerem Umfang Abgase zurückgeführt.

Der Einsatz dieser Software war den Behörden, die über die erstmalige Zulassung der Fahrzeugmodelle zum Straßenverkehr entschieden, in denen dieser Motor verbaut war, nicht bekannt. Nach Bekanntwerden der Verwendung dieser Software wurde die Beklagte dazu aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der geltenden Abgasgrenzwerte zu erreichen. Sie legte dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) entsprechende Maßnahmen zur Genehmigung vor. Im Kern schlug sie vor, durch ein Software-Update die Motorsteuerung zu verändern. Das betroffene Fahrzeug fährt dann durchgehend in einem adaptierten Modus 1.

Mit Schreiben vom 01.06.2016 wandte sich das KBA an die Volkswagen AG und gab das für das streitgegenständliche Modell entwickelte Update frei. Die Behörde teilte mit, dass für das hier streitgegenständliche Fahrzeugmodell das Nichtvorhandensein unzulässiger Abschalteneinrichtungen, die Zulässigkeit der offen gelegten Abschalteneinrichtungen, Schadstoffemissionen und Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen, Kraftstoffverbrauchswerte und CO₂-Emissionen, Motorleistung und maximales Drehmoment sowie die Geräuschemissionen überprüft worden seien. Abschließend heißt es:

„Zusammenfassend wird bestätigt, dass die von der Volkswagen AG für die betroffenen Fahrzeuge der Hersteller VW und Audi AG dem KBA vorgestellte Änderung der Applikationsdaten geeignet ist, die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge herzustellen.“

Wegen des Inhalts des Schreibens wird ergänzend auf die Anlage B1 (Bl. 84 f. d. A.) Bezug genommen.

Die Klägerin ließ das Software-Update an ihrem Fahrzeug ausführen.

Die Klägerin forderte die Beklagte mit anwaltlichem Schreiben vom 09.04.2018 (Anlage K 3, Bl. 27 d. A.) erfolglos auf, bis zum 23.04.2018 den gezahlten Kaufpreis Zug um Zug gegen Herausgabe des vorbezeichneten Fahrzeugs zu erstatten. Dies wurde mit Schreiben vom 18.04.2018

abgelehnt (Anlage K 4, Bl. 28 d. A.).

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung belief sich der Kilometerstand des Fahrzeugs auf 61.296 km.

Die Klägerin ist der Auffassung, ihr stehe gegen die Beklagte ein Anspruch aus § 826 BGB zu, der zu der beantragten Rechtsfolge führe. Sie trägt vor, die schädigende Handlung liege in dem Inverkehrbringen der mangelhaften Dieselmotoren unter Verschweigen der dargestellten technischen Vorrichtung mit dem Zweck der Umsatz- und Gewinnsteigerung. Sie behauptet, der Vorstand der Beklagten sei schon vor der Markteinführung des Motors informiert gewesen, dass dieser die gesetzlichen Grenzwerte nicht einhalten konnte. Der Vorstand habe dann die Entscheidung getroffen, dass eine Abschaltvorrichtung genutzt werden sollte. Auch sei den verantwortlichen Organen bewusst gewesen, dass die Kunden aufgrund des Verschweigens des Einsatzes der Prüfstandsdeckungssoftware die Entscheidung zum Kauf aufgrund einer fehlerhaften Tatsachengrundlage trafen, die sie sonst so nicht getroffen hätten. Zudem hätte die Klägerin das Fahrzeug nicht gekauft, wenn sie von der Verwendung der Software gewusst hätte, insbesondere von dem Umstand, dass der streitgegenständliche PKW nur nach einem Update gefahren werden darf. Im Hinblick auf das Update bestehe die Befürchtung, dass die vermehrte Rückführung von Abgas mit vermehrtem Stickoxid und Rußpartikeln in dem nach Durchführung des Updates ausschließlich wirksamen Modus 1 zu erhöhtem Wartungsaufwand oder einem vorzeitigen Motorschaden führen könne. Die Dauerhaltbarkeit des Motors werde verschlechtert. Auch behauptet sie, dass die Finanzierung des Fahrzeugs bereits abgeschlossen sei, da die letzte Rate bereits gezahlt worden sei. Insofern sei sie auch schon wieder im Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil II.

Die Klägerin ist ferner der Auffassung, die Beklagte treffe im Hinblick auf die Kenntnis des Vorstands eine sekundäre Darlegungslast. Sie müsse darlegen, aus welchen Gründen es ausgeschlossen sei, dass die Mitglieder des Vorstandes von der Entwicklung und dem Einsatz der Software Kenntnis gehabt und diese gebilligt hätten.

Zudem sei ihrem Anspruch kein Anspruch der Beklagten auf Nutzungsersatz entgegenzuhalten. Ggfs. sei aber von einer Gesamtleistung von 500.000 km auszugehen.

Die Klägerin beantragt zuletzt, nachdem sie die Klage in Höhe von € 3.112,- zurückgenommen hat,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klagepartei € 40.677,01,- nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.08.2014 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw VW Tiguan „CityScape“ 4Motion 2,0 I TDI, FIN 983 und Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von € 4.529,17,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag zu 1. genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
3. die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.434,74 freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung, die Klägerin sei nicht aktivlegitimiert, weil sie nicht Eigentümerin des Fahrzeugs sei. Ohnehin liege aber in der Abweichung der auf dem Prüfstand gemessenen Emissionswerte zu den im Realbetrieb erzielten Werten keine Täuschung. Ferner sei der Vortrag der Klägerin zur Kenntnis des Vorstands zu unsubstantiiert. Sie treffe insoweit auch keine sekundäre Darlegungslast. Der Klägerin sei im Übrigen auch kein Schaden entstanden, da das Fahrzeug im Straßenverkehr ohne Einschränkung nutzbar sei. Zudem sei ein Anspruch auf Nutzungsersatz entgegenzuhalten, wobei eine Gesamtleistung von 200.000 km bis 250.000 km zu berücksichtigen sei.

Im nachgelassenen Schriftsatz vom 09.11.2018 hat die Klägerin eine Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil II zur Akte gereicht (Anlage K 7, Bl. 145 d. A.).

Zur Ergänzung des Tatbestands wird im Übrigen auf die von den Parteien zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlage Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist zum Teil begründet. Die Klägerin verlangt zu Recht die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von € 30.703,66 nebst Zinsen (I.) sowie Feststellung des Vorliegens von Annahmeverzug (II.) und einen Teil der vorgerichtlichen Anwaltskosten (III.). Im Übrigen ist die Klage unbegründet.

I.

Die Zahlungsklage ist überwiegend begründet. Die Klägerin verlangt zu Recht die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von € 30.703,66, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Hinsichtlich des hierüber hinausgehenden Betrags ist die Klage unbegründet.

Der Schadensersatzanspruch der Klägerin folgt aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB. Denn danach ist derjenige, der in gegen die guten Sitten verstoßender Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des daraus resultierenden Schaden verpflichtet. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die Klägerin ist durch die Beklagte durch das Inverkehrbringen der streitgegenständlichen Software sittenwidrig geschädigt worden (1.). Das maßgebliche Handeln wurde durch die Beklagte veranlasst (2.), es geschah auch vorsätzlich (3.) und die schädigende Handlung war für den Kaufentschluss kausal (4.). Zuletzt ist der Klägerin auch ein ersatzfähiger Schaden entstanden (5.).

1.

Der Klägerin wurde durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs, das mit einem Dieselmotor mit der beanstandeten Motorgerätesteuersoftware ausgestattet war, unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung ein Schaden zugefügt (a.), und zwar in sittenwidriger Art und Weise (b.).

a.

Die Klägerin ist durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs, das mit einem Dieselmotor mit der beanstandeten Motorgerätesteuersoftware ausgestattet war, unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung im Sinne des § 826 BGB geschädigt worden.

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 (BGH, Urteil vom 19.7.2004 - II ZR 402/02 - juris Rn. 41; BGH NJW-RR 2015, 275 Rn. 19; LG Offenburg, Urteil vom 12.5.2017 - 6 O 119/16, juris Rn. 28; LG Stuttgart, Urt. vom 14. August 2018 – 23 O 80/18, juris Rn. 28 ff.; LG Bielefeld, Urt. vom 14. August 2018 – 9 O 226/17, juris Rn. 25). Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjektes (MüKo, § 826 BGB Rn. 42). Insofern stellt bereits die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt; denn im Fall der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung wieder befreien können (BGH NJW-RR 2015, 275). Eine solche ungewollte Verpflichtung liegt hier vor, weil schon nach dem gesunden Menschenverstand nicht davon ausgegangen werden kann, dass ein Käufer bei Kenntnis der Manipulation und der damit verbundenen Risiken des Widerrufs der Zulassung ein solches Fahrzeug erwerben würde (LG Heilbronn, Urt. v. 22.06.2018 – 6 O 35/18; LG Kiel, Urt. v. 18.05.2018 – 12 O 371/17). Ein vernünftiger Durchschnittskäufer darf davon ausgehen, dass ein von ihm erworbener Pkw entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist. Hierzu gehört, dass der Hersteller die für das Fahrzeug erforderliche Typgenehmigung nicht durch Täuschung erwirkt hat. Das gilt auch, wenn der Käufer sich bis zum Bekanntwerden einer solchen Täuschung keine konkreten Vorstellungen von den technischen Einrichtungen und den rechtlichen Voraussetzungen für die Typgenehmigung gemacht hat (so auch OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017 - 18 U 112/17, juris Rn. 36, 38). Darüber hinaus hat die Klägerin nicht bekommen, was ihr nach den vertraglichen Vereinbarungen zustand, nämlich ein technische einwandfreies, gesetzeskonformes Fahrzeug (vgl. insoweit LG Lübeck, Urt. v. 27.04.2018 – 4 U 227/17; LG Krefeld, Urt. vom 28.02.2018 – 7 O 10/17; LG Hildesheim, Urt. vom 17.01.2017 - 3 O 139/16; LG Osnabrück, Urt. v. 28.06.2017 - 1 O 29/17 m. w. N.; LG Stuttgart, Urt. vom 14. August 2018 – 23 O 80/18 – Rn. 31).

Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist dabei auch geset-

zeswiderig. Denn letztlich hat die Beklagte selbst vorgetragen, dass erst nach der Durchführung des Software-Updates die Einhaltung der maßgeblichen Schadstoffnormen gewährleistet gewesen sei. Soweit die Beklagte demgegenüber im Übrigen vorgebracht hat, unter gewöhnlichen Bedingungen im Straßenverkehr seien auch ohne Update die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten worden, erscheint diese Behauptung unsubstantiiert. Denn Hintergrund der streitgegenständlichen, für den Prüfstandmodus konzipierten Manipulationssoftware kann lediglich die tatsächliche Überschreitung der maßgeblichen Emissionsgrenzwerte im Normalbetrieb sein (OLG München, Urt. v. 23.03.2017 - 3 U 4316/16, Rn. 13; LG Lübeck – 4 O 227/17, a.a.O.); darüber hinaus bestünde ansonsten kein Anlass für die – auch behördlich als erforderlich erachtete – Veranlassung einer allgemeinen softwaretechnischen Anpassung durch die Beklagte (LG Krefeld, NJW-RR 2016, 1397; LG Lübeck, Urt. v. 06.10.2017 - 9 O 101/16; LG Lübeck, Urt. v. 29.03.2018 - 4 O 93/17).

Das Vorliegen eines Schadens ist auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass am klägerischen Fahrzeug zwischenzeitlich ein Software- Update erfolgt ist. Denn der Kauf war immer noch nachteilig, weil die Gefahr von negativen Auswirkungen des Updates und Spätfolgen im Hinblick auf Schadstoffausstoß, Fahrleistung und Lebensdauer des Motors nicht ausgeschlossen werden kann. Letzteres ist schon deshalb der Fall, weil zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Langzeitstudien vorhanden sein können. Zwar stützt sich die Beklagte zum Beweis ihrer Behauptung, eben solche Folgen würden nicht eintreten, auf die Einholung eines Sachverständigengutachtens. Diesem Beweisangebot war indes nicht nachzugehen, weil zum jetzigen Zeitpunkt keine so gesicherten Feststellungen zu den zukünftigen Entwicklungen möglich erscheinen, als dass sämtliche Zweifel in dem im Sinne von § 286 ZPO erforderlichen Maß ausgeräumt werden könnten. Auch aus der Freigabebestätigung des KBA ergibt sich kein Ausschluss dieser Zweifel, weil auch die dortigen Feststellungen sich nicht auf die Zukunft beziehen. Darüber hinaus muss sich der arglistig getäuschte Käufer (s. hierzu unter b.) auch nicht auf die Beseitigung des Mangels verweisen lassen, wenn insoweit wie hier begründetermaßen das Vertrauensverhältnis zerrüttet ist (vgl. LG Kiel, Urt. v. 18.06.2018, a.a.O.; LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18).

Da der Schaden aus dem Umstand des Abschlusses eines nachteiligen, so nicht gewollten Vertrags liegt, ist auch die Aktivlegitimation der Klägerin unabhängig davon gegeben, ob das Fahrzeug noch an die Beklagte zur Sicherung übereignet oder die Finanzierung schon zurückgeführt ist. Denn die Schädigung erfolgt unabhängig von der Eigentümerstellung. Insofern war der Beklagtenseite auf den nachgelassenen Schriftsatz der Klägerin vom 09.11.2018 auch keine Stel-

lungnahmemöglichkeit zu gewähren, weil es auf den dortigen Vortrag gar nicht ankommt.

b.

Die Schadenszufügung ist auch sittenwidrig erfolgt.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urt. v. 15.10.2013 - VI ZR 124/12 m.w.N.). Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Auch hier müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich machen (BGH, Urt. v. 4.06.2013 - VI ZR 288/12). Dabei kann es zur Feststellung der Sittenwidrigkeit auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urt. v. 28.06.2016 - VI ZR 536/15).

Von diesen Grundsätzen ausgehend stellt sich das Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten als sittenwidrig dar:

Denn hier liegt eine bewusste Täuschung gegenüber der Klägerin vor. Die Beklagte hat mit dem Inverkehrbringen des manipulierten Motors stillschweigend erklärt, dass dieser den gesetzlichen Vorschriften genügt, was tatsächlich nicht der Fall ist. Dieser Erklärungswert ihres Verhaltens und das entsprechende Verständnis der Fahrzeugenwerber kann ihr auch nicht verborgen geblieben sein, so dass es sich um eine bewusste Täuschung handelt (LG Köln, Urt. vom 12. Oktober 2018 - 2 O 102/18; LG Düsseldorf, Urt. vom 09.02.2018 - 7 O 212/16; LG Offenburg, Urt. v. 12.05.2017 - 6 O 119/16). Gerade für die Klägerin als Laien auf dem Gebiet der Automotoren war es keinesfalls möglich, die Täuschung aufzudecken. Überdies handelt es sich bei dem Kauf eines PKWs für viele Verbraucher um eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Entscheidung. Die besondere Verwerflichkeit ergibt sich sodann aus dem Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung von Verbrauchern und Behörden (vgl. LG Stuttgart, Urt. vom 14. August 2018 -

23 O 80/18 – Rn. 43). Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit der Verbraucher zu ihrem eigenen Vorteil ausgenutzt, nämlich mangels anderweitiger Anhaltspunkte gerade mit dem Ziel der Erlangung von Wettbewerbsvorteilen. Sowohl die Interessen des Käufers als auch solche der Allgemeinheit im Hinblick auf Umwelt- und Gesundheitsschutz wurden außen vor gelassen.

2.

Diese sittenwidrige Schädigung ist auch der Beklagten selbst zuzurechnen.

Die Haftung einer juristischen Person 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). Es ist hier davon auszugehen, dass der Einbau der Software mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten erfolgte und somit der Beklagten zurechenbar ist. Zwar wurde dies durch die Beklagte bestritten. Die Beklagte ist jedoch der klägerischen Behauptung, der Einbau der Software sei seinerzeit vom Vorstand angeordnet oder zumindest befürwortet worden, nicht substantiiert entgegen getreten. Die Beklagte trifft nämlich diesbezüglich entgegen der Auffassung der Beklagtenseite eine sekundäre Darlegungslast.

Eine sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f.). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Die Klägerin hat keinen Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist insoweit auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Insbesondere kann die Klägerin nicht wissen, wie die interne Zuständigkeitsverteilung innerhalb des Konzerns der Beklagten zum Zeitpunkt der Entwicklung der streitgegenständlichen Motoren war. Demgegenüber hat die Beklagte selbstverständlich die Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so der Klägerin zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Entgegen der Auffassung der Beklagten steht der An-

nahme einer sekundären Darlegungslast auch nicht entgegen, dass diese angesichts der von ihr bestrittenen Kenntnis der Vorstandmitglieder letztlich zu einer gänzlichen Umkehrung der Regelungen zur Darlegungslast führen würde, weil die Beklagte im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast nunmehr zu einer negativen Tatsache - nämlich der nicht vorhandenen Kenntnis von Vorstandsmitgliedern - vortragen müsste, obwohl selbst im Rahmen der primären Darlegungslast für den Vortrag zu negativen Tatsachen Erleichterungen gelten. Denn dieser Ansatz missachtet, dass Anknüpfungspunkt für die sekundäre Darlegungslast konzerninterne Vorgänge sind, die von der Beklagten bewusst verschleiert wurden mit dem Ziel, sich im Wege der Manipulation Sonder Vorteile zu verschaffen. In dieser Konstellation kommen Erleichterungen der sekundären Darlegungslast unter dem rechtlichen Anknüpfungspunkt des Vortrags zu negativen Tatsachen nicht in Betracht, weil dem Geschädigten die Aufdeckung der bewusst verschleierte internen Zurechnung nicht zugemutet werden kann und die Beklagte andernfalls von ihrer erfolgreichen Verschleierungstaktik noch prozessual profitieren würde (LG Heilbronn, Ur. v. 22.05.2018 – 6 O 35/18).

Dieser sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen. Sie hatte darzulegen, wie es zu der Planung und dem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands gekommen ist. Der Vortrag der Beklagten, dass die Ermittlungen, welche u.a. durch externe Kanzleien geführt würden, noch andauern würden und bisher keine Erkenntnisse dafür vorlägen, dass Vorstandsmitglieder von der streitgegenständlichen Software Kenntnis hatten oder ihre Entwicklung veranlasst hätten, reicht insoweit nicht aus. Die Beklagte trägt schon nicht vor, woraus sich im Einzelnen ihre Einschätzung ergibt, die bisherigen Untersuchungen hätten keine Anhaltspunkte für eine Kenntnis des Vorstands ergeben. Angesichts des Zeitablaufs von drei Jahren seit dem öffentlichen Bekanntwerden der Softwaremanipulation ist der Vortrag, die Beklagte habe das ihr Mögliche und Zumutbare unternommen, um den Behauptungen der Klägerin entgegenzutreten, unzureichend (vgl. LG Stuttgart, Ur. vom 14. August 2018 – 23 O 80/18, juris Rn. 47). Zu einer substantiierten Darlegung durch die Beklagte hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei der Einführung einer manipulierten Motorsteuerungssoftware um eine wesentliche strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und - wie die wirtschaftlichen Folgen des sogenannten Abgasskandals zeigen - ebenso großen Risiken handelt, bei der kaum anzunehmen sein ist, dass sie von einzelnen am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwicklern in eigener Verantwortung getroffen worden ist (LG Lübeck, Ur. Vom 27.04.2018 – 4 O 227/17; LG Düsseldorf, Ur. v. 09.02.2017 – 7 O 212/16; LG Hildesheim, Ur. v. 17.01.2017 - 3 O 139/16; LG Köln, Ur. vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18).

3.

Diese sittenwidrige Schädigung erfolgte ferner vorsätzlich.

Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte und ausreichender Darlegungen seitens der Beklagten muss davon ausgegangen werden, dass den Organen der Beklagten bewusst war, dass die Beklagte die nicht den einschlägigen Vorschriften entsprechenden Dieselmotoren in Verkehr brachte und die Käufer – und damit auch die Klägerin – wirtschaftlich nachteilige Verträge abschloss (LG Lübeck, 4 O 227/17, a.a.O.). Eine genaue Vorstellung von dem zu erwartenden Kausalverlauf ist nicht erforderlich. Ferner bedarf es keiner genauen Kenntnis von der Person des Geschädigten (BGH NJW 2004, 2971).

4.

Die sittenwidrige Schädigung war auch kausal für die Kaufentscheidung der Klägerin. Dabei kann offen bleiben, inwieweit die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs für die Kaufentscheidung der Klägerin tatsächlich eine Rolle gespielt hat. Denn die durch die Beklagte manipulierten Werte des Prüfstandsverfahrens zur Untersuchung der Abgaswerte haben neben dem Bezug zur Umweltverträglichkeit auch Einfluss auf die Zulassung oder Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs. Insoweit ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die Gesetzmäßigkeit und Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs für die Kaufentscheidung eines potentiellen Käufers von wesentlicher Bedeutung ist, ohne dass es darauf ankommt, ob der Käufer konkrete Vorstellungen über die für die Zulassung und Zulassungsfähigkeit im Einzelnen erforderlichen technischen Einrichtungen, rechtlichen Voraussetzungen und Zulassungs- bzw. Genehmigungsverfahren macht (LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18). Denn ein Fahrzeugkäufer darf auch ohne solche detaillierten Vorstellungen davon ausgehen, dass ein von ihm für den Inlandsbetrieb erworbener Pkw eines namhaften Herstellers entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist (vgl. OLG Köln, Beschluss v. 20.12.2017 - 18 U 112/173). Nach der allgemeinen Lebenserfahrung kann ferner davon ausgegangen werden, dass ein Käufer einen für den eigenen Gebrauch vorgesehenen Pkw, jedenfalls zum unreduzierten Marktpreis, nur dann erwirbt, wenn dieser mangelfrei ist (vgl. LG Krefeld, Urteil vom 04.10.2017, 2 O 19/17). Ein Käufer wird zwar nicht davon ausgehen, hierbei könne es - der Wirtschaftlichkeit geschuldet - nicht zu Fehlern, Unvorsorglichkeiten oder Nachlässigkeiten kommen; auch wird er nicht davon ausgehen (dürfen), ein Hersteller betreibe immer den höchsten Aufwand. Er wird aber ohne Weiteres davon ausgehen,

der Hersteller werde nicht systematisch und planmäßig mangelhafte Ware konstruieren und produzieren. Dies ist eine Grundannahme jeden Wirtschaftsverkehrs, deren Relevanz für einen konkreten Kaufentschluss ein Käufer kaum wird direkt beweisen können, weil es sich um eine innere Tatsache handelt; weil es sich aber um eine solche grundlegende (und berechnete) Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserwartung ohne Weiteres als gegeben unterstellt werden (so auch LG Krefeld, a.a.O.).

5.

Als Rechtsfolge kann die Klägerin von der Beklagten Zahlung von € 30.703,66 Zug um Zug gegen Übereignung – bzw. als minus Übertragung des Anwartschaftsrecht am - und Übergabe des Fahrzeugs verlangen.

Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Vorliegend bedeutet dies, dass die Klägerin so zu stellen ist, wie wenn sie den Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht geschlossen hätte. In diesem Fall hätte die Klägerin die vereinbarten € 40.677,01,- nicht gezahlt. Da der Kaufpreis vollumfänglich aus dem Vermögen der Klägerin gezahlt wurde, selbst wenn das Geld teilweise durch ein Darlehen beschafft wurde, besteht der Schaden auch unabhängig von der Eigentümerstellung bzw. der erfolgreichen Rückführung der Finanzierung in voller Höhe.

Der Vermögensnachteil der Klägerin kann allerdings durch Zahlung eines Minderwerts nicht vollständig ausgeglichen werden. Denn der Vermögensnachteil liegt nicht allein darin, dass die Klägerin ein mit dem Makel des "Dieselskandals" behaftetes und deshalb womöglich schlechter verkäufliches Auto erhalten hat. Vielmehr besteht der Vermögensnachteil auch darin, dass der abgeschlossene Kaufvertrag der Klägerin gerade deshalb ungünstig ist, weil die technischen Folgen der Softwaremanipulation und des dadurch erforderlich gewordenen Updates nicht abzuschätzen sind. Es besteht die konkrete und berechnete Befürchtung, dass auch nach Durchführung des beklagtenseits vorgesehenen Software-Updates Schadstoffausstoß, Fahrleistungen und Lebensdauer des streitgegenständlichen Fahrzeugs negativ beeinflusst sein können. Deshalb wird, wie dargelegt, der Rechtsverstoß nicht durch das bereits erfolgte Software-Update beseitigt.

Ohne den Vertragsschluss und Übergabe der Sache hätte die Klägerin allerdings auch keine Vermögensvorteile in Form der während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen erzielt. Diese sind auf den Ersatzbetrag anzurechnen, weil andernfalls eine vom Schadensrecht nicht gedeckte

Überkompensation stattfinden würde. Die entgegenlaufende Auffassung der Klägerseite geht fehl. Der Vorteilsausgleich erfolgt von Amts wegen. Die Berechnung des Nutzungswerts erfolgt, indem der Bruttokaufpreis mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und das Produkt durch die zu erwartende Gesamtlauflistung des Fahrzeugs dividiert wird.

Die voraussichtliche Gesamtlauflistung schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km. Die nach Auffassung der Klägerseite zu erwartende Gesamtlauflistung von 500.000 km erscheint dagegen als deutlich überhöht. Die Lauflistung betrug zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung unstreitig 61.926 km. Es errechnen sich auszugleichende Vorteile wie folgt:

$$(40.677,01 \text{ €} \times 61.926 \text{ km}) : 250.000 \text{ km} = 9.973,35 \text{ €}.$$

6.

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten ferner einen Anspruch aus § 849 BGB auf Zahlung von Zinsen in Höhe von 4 % p.a. auf den gezahlten Kaufpreis von € 40.677,01 seit Entrichtung des Kaufpreises am 21.08.2014. Wer durch eine unerlaubte Handlung dazu bestimmt wird, Geld zu überweisen, kann vom Schädiger eine Verzinsung nach § 849 BGB verlangen. Die Zinspflicht endet mit Begleichung des geschuldeten, nach Ziff. 1 tenorierten Schadensersatzanspruchs (vgl. dazu insgesamt Palandt, 74. Aufl., § 849, Rn. 1 f. m.w.N.). Gem. § 308 ZPO ist der Zinsanspruch allerdings durch den Antrag gedeckelt.

II.

Die zu 2. begehrte Feststellung war auszusprechen, weil sich die Beklagte aufgrund des vorgegerichtlichen Anwaltsschreibens in Annahmeverzug befindet.

III.

Ferner verlangt die Klägerin zu Recht die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.474,89.

Der Anspruch folgt insoweit aus § 826 BGB. Die Klägerin kann jedoch – nach Gesamtabwägung aller für die Bemessung maßgeblichen Umstände – nur die Kosten einer 1,3-fachen Verfahrensgebühr nach RVG in Höhe von € 1.474,89 (incl. Pauschale und MwSt) verlangen. Bei dem Pro-

zessbevollmächtigten der Klägerin handelt es sich um eine Kanzlei, welche in einer Vielzahl von gleichlaufenden Fällen mit ganz überwiegend standardisierten Texten arbeitet. Die Abgasproblematik ist nicht derart schwieriger Natur, dass sie sich von anderen Zivilverfahren deutlich abhebt. Es ist nicht erkennbar, dass gerade im vorliegenden Einzelfall besonderer Rechercheaufwand zu betreiben war. Unabhängig von dem Umstand, dass eine sittenwidrige Schädigung vorliegt und sich die Klägerin, wie ausgeführt, grundsätzlich auf das Software-Update nicht verweisen lassen muss, darf sie das Fahrzeug nach dessen Aufspielung ohne Weiteres im Straßenverkehr bewegen, so dass auch eine überdurchschnittliche Bedeutung des Falles für die Klägerin nicht zu erkennen ist.

Zinsen waren dahingehend lediglich aus §§ 288, 291 BGB zuzusprechen.

IV.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 I, 269 III 2, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Richterin am Landgericht