

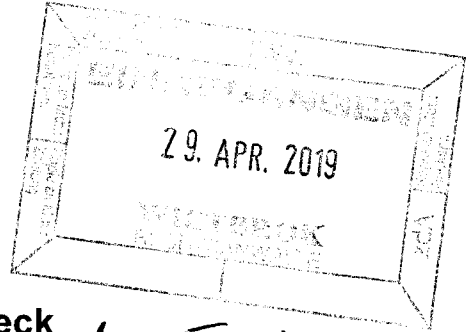
Beglaubigte Abschrift

3 O 253/18

Verkündet am 26.04.2019
[] durch Zustellung (§ 310 III ZPO)

, Justizangestellte

als Urkundsbeamtin/er der
Geschäftsstelle



Landgericht Lübeck

Urteil

Im Namen des Volkes

*Bestand 29.5
Der Best. 1.7.
col
Ru*

In dem Rechtsstreit

Alt Mölln

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-61/18-FW

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Re

wegen Deliktischer Schadensersatz im VW Abgasskandal

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Lübeck durch die Richterin am Landgericht Dr.

als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 01.03.2019 für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 8.445,16 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozent-
punkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.06.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen
Übergabe und Übereignung des Skoda Yeti Ambition mit der Fahrgestellnummer
T zu zahlen,

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Skoda Yeti Ambition

mit der Fahrgestellnummer 1 im Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.358,86 freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 67,5 % und die Beklagte 32,5 % zu tragen.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger begehrt als Schadensersatz Rückzahlung des Kaufpreises für einen vom sog. „Abgasskandal“ betroffenen PKW gegen Übereignung des Fahrzeugs.

Der Kläger, ein Umwelttechniker, der sich beruflich gerade auch mit Abgasthemen befasst, erwarb am 15.09.2014 einen neuen Skoda Yeti Ambition 81 KW TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer) bei der Firma mit Sitz in Mölln zu einem Kaufpreis von € 25.949,01 (Anlage K 1, Bl. 29 d. A.). In dem vom Kläger erworbenen Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor mit der Typenbezeichnung „EA 189“ verbaut, was von der Beklagten von vorneherein so geplant war. Der Kaufpreis wurde zunächst finanziert, das Darlehen aber im September 2016 vollständig zurückgeführt.

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 Fahr-

zykluserkennung. 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 nicht bekannt, die über die erstmalige Zulassung der Fahrzeugmodelle zum Straßenverkehr entschieden, in denen dieser Motor verbaut war. 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 10.06.2016 wurde das im konkreten Fall entwickelte Update durch die britische Vehicle Certification Agency, die für die Marke Skoda zuständige Behörde, freigegeben. Wegen des Inhalts des Schreibens ergänzend auf die Anlage B 5 (Bl. 132 ff. d. A.) Bezug genommen.

Der Kläger ließ das Software-Update im März 2017 an seinem Fahrzeug ausführen.

Der Kläger forderte die Beklagte mit anwaltlichem Schreiben vom 24.05.2018 (Anlage K 3, Bl. 36 d. A.) erfolglos auf, bis zum 07.06.2018 die Erstattung des gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe des vorbezeichneten Fahrzeugs zu erklären. Dies wurde von der Beklagten abgelehnt.

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung belief sich die Laufleistung des Pkws auf 168.637 km.

Der Kläger ist der Auffassung, ihm stehe gegen die Beklagte ein Anspruch u. a. aus § 826 BGB zu, der zu der beantragten Rechtsfolge führe. Er behauptet, er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er von der Verwendung der Software gewusst hätte. Auch hätte er es nicht gekauft, wenn

Die Beklagte trägt vor, es fehle an einer sittenwidrigen Schädigung des Klägers schon deshalb, weil das Fahrzeug nicht durch die Beklagte, sondern durch die SKODA Auto Deutschland GmbH in Verkehr gebracht wurde. Auch sei der Vortrag des Klägers zur Kenntnis des Vorstands zu unsubstantiiert. Die Beklagte treffe insoweit auch keine sekundäre Darlegungslast. Jedenfalls fehle es an der Kausalität. Dem Kläger sei im Übrigen auch kein Schaden entstanden, zumal das Fahrzeug im Straßenverkehr ohne Einschränkung nutzbar sei. Dies gelte nach Durchführung des Updates um so mehr. Insofern seien auch die vertrauensbildenden Maßnahmen der Skoda Auto Deutschland GmbH zu berücksichtigen, die unstreitig beinhalten, dass innerhalb von 24 Monaten nach dem Update unter Umständen an 11 verschiedenen Bauteilen des Abgasrückführungssystems, des Kraftstoffeinspritzsystems und des Abgasnachbehandlungssystems etwaigen Beschwerden kostenfrei nachgegangen wird. Zudem sei jedenfalls bei einem entgegenzuhaltenden Anspruch auf Nutzungsersatz von einer Gesamtleistung von 200.000 – 250.000 km auszugehen.

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

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist zum Teil begründet. Der Kläger verlangt zu Recht die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von € 8.445,16 nebst Verzugszinsen (I.), Feststellung des Vorliegens von Annahmeverzug (II.) und vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.358,86 (III.). Im übrigen ist die Klage unbegründet.

I.

Die Zahlungsklage ist überwiegend begründet. Der Kläger verlangt zu Recht die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von € 8.445,16, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Hinsichtlich des hierüber hinausgehenden Betrags ist die Klage unbegründet.

Der Schadensersatzanspruch des Klägers 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 Beklagte hat den Kläger durch Einbau des mit der streitgegenständlichen Software versehenen Motors und dem mittelbaren Inverkehrbringen der streitgegenständlichen Software sittenwidrig geschädigt (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 dem Kläger auch ein ersatzfähiger Schaden entstanden (5.).

1.

Dem Kläger wurde durch Einbau des mit der beanstandeten Motorgerätesteuersoftware ausgestatteten Dieselmotors und damit mittelbares Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung ein Schaden zugefügt (a.), und zwar in sittenwidriger Art und Weise (b.).

a.

Der Kläger ist durch den Einbau des Motor und das dadurch verursachte Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs 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, Az. II ZR 402/02, 41; BGH NJW-RR 2015, 275 Rn. 19; LG Offenburg, Urteil vom 12.5.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 28; LG Stuttgart, Urt. vom 14. August 2018 – 23 O 80/18 Rn. 28 ff.; LG Bielefeld, Urt. vom 14. August 2018 – 9 O 226/17- 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-Wagner, § 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 Typengenehmigung 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 Typengenehmigung gemacht hat (so auch OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 36, 38; OLG Bamberg, Beschl. vom 05.03.2019 – 13 U 142/18, Rn. 13). Darüber hinaus hat der Kläger nicht bekommen, was ihm nach den vertraglichen Vereinbarungen zustand, nämlich ein technisch 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 gesetzeswidrig. 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 bzw. Skoda Auto Deutschland (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 und das sachverständige Zeugnis des Zeugen Neumann, Manager im Bereich Fahrzeugentwicklung. Diesen Beweisangeboten 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 der zuständigen Behörde 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, Urte. v. 18.06.2018, a.a.O.; LG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2018 – 2 O 102/18)

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, Urte. 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, Urte. 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 dem Kläger vor. Die Beklagte hat mit dem Einbau des manipulierten Motors zum Inverkehrbringen stillschweigend erklärt, dass dieser den gesetzlichen Vorschriften genügt, was tatsächlich nicht der Fall ist. Dabei stand die Beklagte für den Verbraucher wegen der von ihr verbauten Technik gerade auch als Qualitätsgarant im Fokus. Dieser Erklärungswert ihres Verhaltens und das entsprechende Verständnis der Fahrzeughersteller 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 den Kläger 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 (vgl. OLG Bamberg, aaO, Rn. 37).

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 (vgl. OLG Bamberg, aaO, Rn. 51 ff.).

Der Kläger 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 der Kläger 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 dem Kläger zu ermöglichen, seinerseits die ihm obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweis antritt vornehmen zu können. Entgegen der Auffassung der Beklagten steht der Annahme 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 müsse, 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 Sondervorteile 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 verschleierten internen Zurechnung nicht zugemutet werden kann und die Beklagte andernfalls von ihrer erfolgreichen Verschleierungstaktik noch prozessual profitieren würde (LG Heilbronn, Urt. 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 des Klägers entgegenzutreten, unzureichend (vgl. LG Stuttgart, Urte. vom 14. August 2018 – 23 O 80/18 – 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, Urte. Vom 27.04.2018 – 4 O 227/17; LG Düsseldorf, Urte. v. 09.02.2017 – 7 O 212/16; LG Hildesheim, Urte. v. 17.01.2017 - 3 O 139/16; LG Köln, Urte. 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 der Kläger – wirtschaftlich nachteilige Verträge abschlossen (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 des Klägers. Dabei kann offen bleiben, inwieweit die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs für die Kaufentscheidung des Klägers tatsächlich eine Rolle gespielt hat, wobei dieser dies in seiner persönlichen Anhörung an-

gesichts der Bezugnahme auf seinen Beruf überzeugend so angegeben hat. Jedenfalls haben aber die durch die Beklagte manipulierten Werte des Prüfstandsverfahrens zur Untersuchung der Abgaswerte 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, Ur. 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, Az. 18 U 112/173; OLG Bamberg, aaO, Rn. 24 f.). 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, Unsorgfältigkeiten 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 Lebenserfahrung ohne Weiteres als gegeben unterstellt werden (so auch LG Krefeld, a.a.O.).

5.

Als Rechtsfolge kann der Kläger von der Beklagten Zahlung von € 8.445,16 Zug um Zug gegen Übereignung 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 der Kläger so zu stellen ist, wie wenn er den Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht geschlossen hätte. In diesem Fall hätte der Kläger die vereinbarten € 25.949,01 für das

Fahrzeug nicht gezahlt. Der Vermögensnachteil des Klägers kann dagegen durch Zahlung eines Minderwerts nicht vollständig ausgeglichen werden. Denn der Vermögensnachteil liegt nicht allein darin, dass der Kläger 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 dem Kläger gerade deshalb ungünstig ist, weil die technischen Folgen der Softwaremanipulation und des dadurch erforderlich gewordenen Updates nicht abzuschätzen sind. Es besteht die konkrete und berechtigte Befürchtung, dass auch nach Durchführung des beklagenseits 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 der Kläger 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 klägerseits vertretene Auffassung, es würde bei Berücksichtigung der Nutzungen eine unbillige Besserstellung der Beklagten erfolgen, verfährt indessen nicht. Denn tatsächlich hat der Kläger das Fahrzeug ja seiner Bestimmung entsprechend nutzen können. Eine Ausnahme von dem o.g. Grundgedanken der Vermeidung einer Überkompensation im Schadensersatzrecht ist grundsätzlich gerade nicht vorgesehen, selbst nicht bei vorsätzlich mangelhafter Leistung, die dem hiesigen Fall gleichzusetzen wäre. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der klägerseits in Bezug genommenen Quelle-Entscheidung (EuGH Urt. vom 17.04.2008 – C-404/06; NJW 2008, 1433 ff.), weil sich die dortigen Erwägungen auf die Unentgeltlichkeit der Nacherfüllung beziehen, nicht auf Aspekte des Schadensersatzes (vgl. OLG Bamberg, aaO, Rn. 123). Auch sind den Nutzungen des Klägers nicht die Nutzungen der Beklagten am zugeflossenen Kapital entgegenzuhalten. Dies kann hier schon deshalb nicht erfolgen, weil nicht ersichtlich ist, warum der Beklagten und nicht der Skoda Auto Deutschland GmbH der Kaufpreis zugeflossen sein soll.

Der Vorteilsausgleich erfolgt sodann von Amts wegen. Die Berechnung des Nutzungswerts erfolgt, indem der Bruttokaufpreis mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und das Produkt durch die bei Kauf noch 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 mindestens 300.000 km erscheint dagegen als deutlich überhöht. Die Lauflistung betrug zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung unstreitig 168.637 km. Es errechnen sich auszugleichende Vorteile wie folgt:

(25.949,01 € x 168.637 km): 250.000 km = 17.503,85 €.

6.

Die Zinsforderung folgt aus den §§ 288, 286 BGB unter dem Gesichtspunkt des Zahlungsverzugs. Ein über den Verzugszinsanspruch hinaus gehender Anspruch auf Zinsen seit Zahlung des Kaufpreises besteht dagegen nicht. Insbesondere ergibt er sich nicht aus § 849 BGB. Denn durch diese Anspruchsgrundlage soll kompensiert werden, dass durch Sachentziehung oder -beschädigung die Sache in dieser Zeit nicht genutzt werden konnte (MüKo- Wagner, 7. A. 2017, § 849 Rn. 2). Dies ist hier jedoch gerade nicht gegeben. Vielmehr wurde das Fahrzeug gerade ausgiebig (168.637 km lang) genutzt.

II.

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

III.

Der Anspruch auf Freihaltung von den Rechtsanwaltskosten folgt ebenfalls aus § 826 BGB, allerdings lediglich in Höhe von € 1.358,86, weil eine Erhöhung der Gebühr nach Ziff. 2003 VVRVG mangels umfangreicher oder schwieriger Angelegenheit nicht angemessen erscheint.

IV.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 I, 709 ZPO.

Richterin am Landgericht

Beglaubigt

JAng