

Höhe von 110 % des aus dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger fordert von der Beklagten von Schadensersatz in Zusammenhang mit dem sog. „Diesel-Abgasskandal“.

Mit Kaufvertrag vom 25.01.2018 erwarb der Kläger von dem Händler „[REDACTED] Automobile“ einen Gebrauchtwagen Audi A6 3.0 TDI mit der FIN [REDACTED]. Das Fahrzeug war zuvor von dem Auktionshaus [REDACTED] im Internet auf einer Plattform für Fahrzeughändler angeboten und auf den konkreten Kaufwunsch des Klägers hin von der Firma [REDACTED] ersteigert worden. Der Kaufpreis betrug 32.759,00 € (Anlage K1.1). Das Fahrzeug hatte zu jenem Zeitpunkt eine Laufleistung von 123.100 km. Es war mit einem 3.0 Liter V6-Turbodieselmotor (235 kW) ausgestattet.

Von dem Kaufpreis finanzierte der Kläger einen Teilbetrag von 19.000,00 € durch einen Bankkredit, für den Zinsen in Höhe von 1.338,22 € anfielen (Anlage K4).

Am 21.09.2020 verkaufte der Kläger das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 150.100 km zu einem Kaufpreis 19.000,00 € weiter (Anlage K1.2). In diesem Kaufvertrag war unter Ziffer I.2. angegeben, dass das Fahrzeug in in der Zeit, in der es Eigentum des Verkäufers war,

„folgende Beschädigungen oder Unfallschäden:

Auffahrunfall hinten, Vorderseite links“

erlitten hatte. Zuvor hatte der Kläger das Fahrzeug vergeblich zu einem Verkaufspreis von 23.800,00 €, später dann 21.000,00 € inseriert. Die anderen Interessenten, die sich bei ihm meldeten, waren jedoch allenfalls bereit, 17.500,00 € zu zahlen.

Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs und des darin verbauten Dieselmotors. Der Motortyp wird vom Kläger als EA897 oder (baugleich) EA896 Gen. 2, von der Beklagten als V6-TDI (EU6) bezeichnet. Er verfügt über eine EG-Typgenehmigung für die Emissionsklasse Euro 6.

Nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) festgestellt hatte, dass in dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz kam, ordnete es verpflichtend einen Rückruf zur Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware an. Dies teilte die Beklagte dem Kläger im Januar 2019 schriftlich mit und bat ihn, sich wegen eines – für ihn kostenlosen – Software-Updates mit einem autorisierten Audi-Partner in Verbindung zu setzen. Zum Hintergrund teilte sie dabei mit, dass „Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware dieser Fahrzeuge im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems festgestellt wurden“ (Anlage K2). Das Update wurde in der Folgezeit installiert. Die vom KBA angeordneten Änderungen der Software hatten zum Inhalt, die Bedatung der beanstandeten Softwarebestandteile zu ändern bzw. aufzuweiten, um einen breiteren Anwendungsbereich im Straßenbetrieb zu gewährleisten.

Mit Anwaltsschreiben vom 11.11.2020 ließ der Kläger die Beklagte zur Rücknahme des

Fahrzeugs gegen Zahlung von 30.197,00 € auffordern (Anlage K8). Die Beklagte lehnte die Rücknahme mit Schreiben vom 13.11.2020 ab (Anlage K9).

Mit der Klage macht der Kläger geltend, dass die Beklagte ihn durch Inverkehrbringen des Motors mit einer unzulässigen Softwareprogrammierung in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise vorsätzlich geschädigt habe. Er verweist auf die Rückrufanordnung des KBA wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 und behauptet, das Fahrzeug halte die festgesetzten Grenzwerte der Emissionsnorm Euro 6 im realen Fahrbetrieb, hilfsweise auf dem Prüfstand, auch nach dem Software-Update nicht ein.

Die grundlegende strategische Entscheidung in Bezug auf die Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Software sei im Hause der Beklagten von für die Motorenentwicklung verantwortlichen Personen getroffen und umgesetzt worden, deren Verhalten der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen sei. Er gehe zudem davon aus, dass die Abgasmanipulation mit Wissen und Willen des Vorstandsvorsitzenden der Beklagten erfolgt sei. Der Kläger nimmt Bezug auf eine vom Landgericht München zugelassene Anklageschrift der Staatsanwaltschaft München II vom 30.07.2019 (Anlage K3) gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden und andere ehemals ranghohe Vertreter in den Entwicklungsabteilungen der Beklagten und macht sich den Inhalt zu eigen. Er trägt vor, dass in dem Prozess um den Abgasbetrug bei der Beklagten ein Abteilungsleiter des KBA als Zeuge vor dem Landgericht München ausgesagt habe, dass eine Prüfstandserkennung bis in das Jahr 2017 eingebaut worden sei. Dass dies so sei, habe das KBA in Bezug auf die großen Audi-Dieselmotoren erst 2017 erkannt, als man die Software habe beurteilen können.

Die Beklagte habe durch die in der Anklageschrift als Strategien A bis F beschriebenen Manipulationen dafür gesorgt, dass die geltenden Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten worden seien. Wegen der Einzelheiten zu den behaupteten Strategien wird auf die Ausführungen in der Klagschrift (dort Seiten 16 – 19) Bezug genommen. Insbesondere bei der Strategie A (Aufheizstrategie) handele es sich um ein Verfahren mit Prüfstandserkennung, bei dem nach der Rechtsprechung des BGH Vorsatz und Sittenwidrigkeit zu vermuten seien. Zusätzlich komme ein sog. AECD-Steuergerät zum Einsatz, das erkenne, ob das Fahrzeug in dem für die amtliche Bestimmung der Fahrzeugemissionen maßgeblichen Neuen Europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ) betrieben werde oder nicht. Bei Erkennung eines Prüfstandstestbetriebs werde ein besonderer „Rollenprüfstandsmodus“ aktiviert, um möglichst niedrige Schadstoffwerte messen zu lassen, während dieser Modus im normalen Straßenbetrieb deaktiviert werde. Zudem sei das Fahrzeug mit einem sog. Thermofenster ausgestattet, das ebenfalls eine unzulässige und unter realen Temperaturbedingungen nicht wirksame Abgassteuerung enthalte.

Der Kläger gibt an, dass er, wenn er von der Manipulation gewusst hätte, das Fahrzeug nicht gekauft hätte. Da das Fahrzeug bzw. der darin verbaute Motor aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht den Voraussetzungen der vom KBA erteilten Typgenehmigung entsprochen habe, habe für ihn die Gefahr einer Stilllegung bestanden. Der Käufer eines Fahrzeugs setze die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben arglos als selbstverständlich voraus. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung sei auszuschließen, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwerbe, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung drohe und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs nicht absehbar sei, ob dieses Problem behoben werden könne.

Der Kläger ist der Ansicht, dass die Beklagte deswegen aus § 826 BGB zum Schadensersatz verpflichtet sei. Der erlittene Vermögensnachteil liege für ihn in dem Abschluss des Kaufvertrages über das manipulierte Fahrzeug, der auch durch ein späteres Update nicht weggefallen sei.

Den geltend gemachten Schaden berechnet der Kläger zum einen aus der Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und dem Erlös aus dem Weiterverkauf (32.759,00 € - 19.000,00 € = 13.759,00 €). Hiervon bringt er Nutzungsvorteile für die gefahrenen 27.000 km in Abzug, die er auf der Basis einer zu erwartenden Gesamtleistung von 300.000 km mit 5.000,00 € errechnet. Den danach verbleibenden Betrag von 8.759,00 € macht er mit dem Klagantrag zu 1 geltend. Er behauptet, dass der Wagen schon beim Erwerb einen Schaden aufgewiesen habe, den er habe reparieren lassen und den er später beim Weiterverkauf ordnungsgemäß angegeben habe. Der erzielte Verkaufspreis von 19.000,00 € sei marktüblich gewesen.

Zusätzlich verlangt der Kläger die Erstattung einer Provision in Höhe von 1.500,00 €, die er in Zusammenhang mit dem Erwerb gezahlt habe. Hierzu hat der Kläger zunächst vorgetragen, dass er diesen Betrag an den Verkäufer Milad Automobile gezahlt habe und dass dieser den Erhalt auf dem Kaufvertrag (Anlage K1.1) quittiert habe. Im Anschluss an die Beweisaufnahme hat der Kläger dann mit Schriftsatz vom 03.01.2023 vorgetragen, er habe die Provision an einen Vermittler namens Akram Ahmadi gezahlt, der auf seine Anfrage nach einem solchen Auto den Kontakt zu der Fa. Milad hergestellt und ihm auf diese Weise erfolgreich das Fahrzeug vermittelt habe. Diese Provision sowie die Kreditzinsen in Höhe von 1.338,22 € macht der Kläger mit dem Klagantrag zu 2 geltend.

Zudem verlangt er die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 958,19 € (Klagantrag zu 3).

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klägerpartei 8.759,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.11.2020 zu zahlen;
2. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an die Klägerpartei 2.838,22 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.11.2020 zu zahlen;
3. die Beklagtenpartei zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandener vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 958,19 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie wendet ein, dass sie aufgrund des verbindlichen angeordneten Rückrufs des KBA, bei dem das KBA von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgehe, eine für den Fahrzeughalter kostenlose technische Maßnahme angeboten und durchgeführt habe. Eine Verpflichtung zum Schadensersatz bestehe jedoch nicht. Der Kläger habe schon nicht substantiiert vorgetragen, dass eine Person, deren Kenntnisse ihr zuzurechnen seien, mit Vorsatz im Hinblick auf eine angebliche Täuschung bzw. sittenwidrige Schädigung gehandelt haben solle.

Der verbaute Motor sei nicht mit dem Motortyp EA189 (EU5), bei dem im September 2015 eine Umschaltlogik der Abgasrückführung bekannt geworden sei, identisch. Der jenen Motortyp betreffende Vortrag des Klägers verfange deshalb hier nicht. Das in dem Fahrzeug verwendete sog. „Thermofenster“ sei nicht unzulässig, sondern sei zum Schutz des Motors und zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs notwendig.

Die Beklagte vertritt die Ansicht, dass es für die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte allein auf den Schadstoffausstoß im NEFZ ankomme, dass diese Grenzwerte jedoch nicht im normalen Straßenbetrieb eingehalten zu werden bräuchten. Da sie den verpflichtenden Rückruf wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht in Abrede stelle, brauche sie den entsprechenden Bescheid des KBA nicht vorzulegen.

Die Beklagte hält es nicht für glaubhaft, dass der Erwerber eines so schweren Wagens mit einem so großen und leistungsstarken Motor die Kaufentscheidung von der Einhaltung ihm nicht bekannter und für die Nutzbarkeit des Fahrzeugs irrelevanten Stickoxidwerte abhängig gemacht haben wolle. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass es dem Kläger allein darum gegangen sei, ein besonders leistungsstarkes Fahrzeug zu erwerben. Insbesondere sei davon auszugehen, dass Käufer, die erst nach Bekanntwerden der „Diesel-Thematik“ im September 2015 ein Diesel-Fahrzeug erwerben wollten – wie hier der Kläger im Januar 2018 – sich bei Abschluss des Kaufvertrages nach der Betroffenheit des jeweiligen Fahrzeugs erkundigt hätten, falls dieser Umstand für sie eine Rolle gespielt hätte.

Dem Kläger sei auch kein Schaden entstanden. Das Fahrzeug sei uneingeschränkt brauchbar. Ein etwaiger Anspruch sei jedenfalls durch die Weiterveräußerung ersatzlos untergegangen. Die Beklagte bezweifelt zudem, dass das Fahrzeug in 2 1/2 Jahren und bei einer Fahrtstrecke von nur 27.000 km einen Wertverlust von 13.000,00 € erlitten haben solle und mutmaßt, dass der Kläger es unter Wert verkauft habe. Ein Grund für den Wertverlust könne allerdings in den Unfallschäden liegen, die in dem Kaufvertrag vom 21.09.2020 über den Weiterverkauf ausgewiesen seien, die beim Ankauf noch nicht vorhanden gewesen seien. Eine unfallbedingte Wertminderung könne jedoch nicht zu ihren Lasten gehen.

Die Beklagte bestreitet, dass der Kläger zu einer Provisionszahlung in Höhe von 1.500,00 € verpflichtet gewesen sei. Sie bestreitet den provisionspflichtigen Einsatz eines Mittelsmannes mit Nichtwissen und ebenso die Zahlung der Provision durch den Kläger.

Die anzurechnenden Nutzungsvorteile des Klägers seien nicht linear zu berechnen. Sachgerecht sei vielmehr eine degressive Berechnung nach der Ingolstädter Formel. Überdies sei nur von einer Gesamtleistung von 250.000 km auszugehen.

Die Klage ist am 02.09.2021 beim Landgericht Hamburg eingegangen und der Beklagten am 16.09.2021 zugestellt worden.

Das Gericht hat den Zeugen [REDACTED] vernommen und auch den Kläger persönlich nach § 141 ZPO angehört. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme und der Anhörung wird auf die Sitzungsniederschrift vom 10.11.2022 verwiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird ergänzend auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 14.04.2022 und 10.11.2022 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

1.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 10.097,22 € aus § 826 i.V.m. § 31 BGB zu.

Nach § 826 BGB kann derjenige, der von einem Dritten vorsätzlich sittenwidrig geschädigt wird, von diesem Ersatz des ihm entstandenen Schadens verlangen. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die Beklagte hat den Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise jedenfalls bedingt vorsätzlich geschädigt, indem sie ein Fahrzeug hergestellt hat, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen war und dadurch nicht die in der Typgenehmigung vorgegebenen Anforderungen für die Verwendung im Straßenverkehr erfüllte.

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 (vgl. BGH, Urteil vom 11.08.2022 - VII ZR 499/21, juris Rn.12; Urteil vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15, juris Rn. 16). Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher 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. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht.

a. Unter Zugrundelegung dieses Maßstabs hat der BGH in seiner Grundsatzentscheidung zur Herstellerhaftung im „Diesel-Abgasskandal“ zu einem Fahrzeug mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 (Volkswagen) die Sittenwidrigkeit bejaht (BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19). Die dort maßgeblichen Erwägungen gelten in gleicher Weise auch für den hier verwendeten Dieselmotor der beklagten AUDI AG.

Das streitgegenständliche Fahrzeug enthält unstreitig eine unzulässige Abschaltvorrichtung, die das KBA zur Anordnung des verpflichtenden Rückrufs veranlasst hat. Die Beklagte mochte zwar nicht - z.B. durch Vorlage des Bescheides - offenbaren, welche Merkmale der Motorsteuerungssoftware von dem KBA konkret beanstandet wurden und in welcher Weise diese die Abgaswerte

beeinflusst haben. Der von der Beklagten verwendete Begriff „unzulässige Abschaltvorrichtung“ ist jedoch im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) als eine Abschaltvorrichtung zu verstehen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Seit Bekanntwerden der Manipulationen an den EA 189-Motoren der Volkswagen AG und dem dadurch ausgelösten „Diesel-Skandal“ steht der Begriff für Vorrichtungen, die für eine gesteuerte Einhaltung von Abgasgrenzwerten nur auf dem Prüfstand sorgen, während die Werte im realen Straßenverkehr überschritten werden können. Aus der Verwendung dieses Begriffes sowie aus den weiteren Andeutungen der Beklagten, dass das KBA die „Bedeutung“ der Softwarebestandteile beanstandet und eine Ausweitung der Software für „einen breiteren Anwendungsbereich im Straßenbetrieb“ vorschrieben hat, geht für das Gericht zweifelsfrei hervor, dass die Beanstandungen des KBA auch im Fall des streitgegenständlichen Fahrzeugs eine Abgassteuerung mit planmäßiger, programmierter Prüfstandserkennung betrafen.

Der Einbau der Abschaltvorrichtung, die Beantragung der Typgenehmigung ohne deren Offenbarung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs ohne Information der Kunden mit dem Ziel, möglichst viele dieser bemakelten Fahrzeuge abzusetzen, erfolgten unter gezielter Ausnutzung der Arglosigkeit und des Vertrauens der Fahrzeugkäufer und ohne deren Interessen zu berücksichtigen. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung erwirbt, besonders verwerflich, mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren und als solches sittenwidrig. Denn in Kenntnis des Mangels hätten die Händler und Endkunden das Fahrzeug zu den jeweiligen Bedingungen der abgeschlossenen Kaufverträge nicht erworben. Das gilt auch, wenn es sich wie hier um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt. Die Sittenwidrigkeit ergibt sich dabei aus einer Gesamtschau des festgestellten Verhaltens der Beklagten unter Berücksichtigung des verfolgten Ziels, der eingesetzten Mittel, der zutage getretenen Gesinnung und der eingetretenen Folgen (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 25).

b. Die Haftung einer juristischen Person wie der Beklagten setzt gemäß § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter die objektiven und subjektiven Voraussetzungen des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urteil vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15, juris Rn. 13). Auch davon ist hier auszugehen. Der Kläger hat auf der Grundlage der in der Anklageschrift gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden und andere ehemals ranghohe Vertreter in den Entwicklungsabteilungen der Beklagten festgehaltenen Ermittlungsergebnisse der Staatsanwaltschaft vorgetragen, dass diese über den Einsatz der unzulässigen Software informiert gewesen und diesen gebilligt hätten. Demgegenüber ist die Beklagte der sie insoweit treffenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Der BGH hat hierzu in seiner Entscheidung vom 04.05.2021, VI ZR 81/20, zu einem Fahrzeug mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 (Volkswagen) ausgeführt:

„a) Zwar trägt im Grundsatz derjenige, der einen Anspruch aus § 826 BGB geltend macht, die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen. Bei der Inanspruchnahme einer juristischen Person hat der Anspruchsteller dementsprechend auch darzulegen und zu beweisen, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter (§ 31 BGB) die

objektiven und subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. Senatsurteile vom 26. Januar 2021 - VI ZR 405/19, ZIP 2021, 368 Rn. 15; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 15; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 35).

Dieser Grundsatz erfährt aber eine Einschränkung, wenn die primär darlegungsbelastete Partei keine nähere Kenntnis von den maßgeblichen Umständen und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Prozessgegner alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. In diesem Fall trifft den Prozessgegner eine sekundäre Darlegungslast, im Rahmen derer es ihm auch obliegt, zumutbare Nachforschungen zu unternehmen. Genügt er seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (vgl. Senatsurteile vom 26. Januar 2021 - VI ZR 405/19, ZIP 2021, 368 Rn. 16; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 16; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 37 ff. mwN).

[...]

b) Nach diesen Grundsätzen traf die Beklagte die sekundäre Darlegungslast hinsichtlich der Frage, wer die Entscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung bei ihr getroffen und ob ihr Vorstand hiervon Kenntnis hatte.

aa) Die Fragen, wer die Entscheidung über den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung bei der Beklagten getroffen und ob der Vorstand hiervon Kenntnis hatte, betreffen unternehmensinterne Abläufe und Entscheidungsprozesse, die sich der Kenntnis und dem Einblick des Klägers entziehen. Demgegenüber war der Beklagten Vortrag hierzu möglich und zumutbar (vgl. Senatsurteile vom 26. Januar 2021 - VI ZR 405/19, ZIP 2021, 368 Rn. 19; vom 30. Juli 2020 - VI ZR 367/19, ZIP 2020, 1763 Rn. 19; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 39 ff.).“

Die Beklagte beschränkt sich insoweit auf den Einwand, der Kläger habe nicht substantiiert vorgetragen, dass eine Person, deren Kenntnisse ihr zuzurechnen wären, mit Vorsatz [...] gehandelt haben sollte (Seite 22 der Klagerwiderung). Dies genügt nicht. Die Beklagte allein kennt die internen Entscheidungsvorgänge und Verantwortlichkeiten innerhalb ihrer Organisation, während der Kläger auf Veröffentlichungen der Medien, eigene Rückschlüsse und Vermutungen oder in diesem Fall auf Informationen aus einem fremden strafrechtlichen Ermittlungsverfahren angewiesen ist. Die Beklagte hätte daher die tatsächlichen Arbeitsabläufe sowie die Überprüfungs- und Kontrollmechanismen in ihrem Unternehmen so detailliert darlegen müssen, dass der Kläger in die Lage versetzt worden wäre, selbst weiter zur Kenntnis der Entscheidungsträger der Beklagten vortragen zu können. Ohne ausreichende sekundäre Darlegung der internen Geschehensabläufe durch die Beklagte gilt die vom Kläger behauptete Kenntnis und das sittenwidrige Handeln der leitenden Mitarbeiter und des Vorstands der Beklagten als zugestanden.

Die Beklagte handelte auch im Hinblick auf die Schädigung vorsätzlich. Sie hatte Kenntnis vom Eintritt des Schadens bei den Fahrzeugkäufern, von der Kausalität der eigenen Täuschung für den Schadenseintritt und von den die Sittenwidrigkeit begründenden Umständen. Eine konkrete Kenntnis vom Eintritt des Schadens gerade in der Person des Klägers ist nicht erforderlich (vgl.

BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02, juris Rn. 47).

c. Rechtsfolge der Schädigung ist die Pflicht zur Beseitigung der Schäden durch die Beklagte. Der Kläger kann verlangen, so gestellt zu werden, wie er ohne die sittenwidrige Täuschung gestanden hätte. Er behauptet, dass er das Fahrzeug in Kenntnis der Manipulationen nicht gekauft hätte, weil die Gefahr eines Entzugs der Betriebserlaubnis bestanden habe. Soweit die Beklagte bestreitet, dass konkrete Stickoxidwerte oder die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs für die Kaufentscheidung des Klägers eine Rolle gespielt hätten, ist dies unerheblich. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung kann ausgeschlossen werden, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwirbt, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann.

Der durch den sittenwidrig herbeigeführten Vertragsschluss begründete Schaden des Klägers ist auch nicht durch das nachträglich aufgespielte Software-Update wieder entfallen, denn dadurch wurde der ungewollte Vertragsabschluss nicht rückwirkend zu einem gewollten (vgl. BGH, Urteil vom 15.11.2022 – VI ZR 35/20, juris Rn. 17; auch schon Urteil vom 25.05.2022 – VI ZR 252/19, juris Rn. 58).

Der Kläger kann deshalb von der Beklagten verlangen, ihn von den Folgen des ungewollten Vertrages zu befreien. Er kann Erstattung der für den Erwerb des Fahrzeugs aufgewendeten Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung für die gezogenen Nutzungen aus dem Gebrauch des Fahrzeugs verlangen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des erworbenen Fahrzeugs an die Beklagte.

Die Erwerbskosten beschränken sich allerdings auf den gezahlten Kaufpreis von 32.759,00 € sowie die Kreditzinsen von 1.338,22 €, die im Rahmen der Schadensersatzverpflichtung für ein vom Diesel-Skandal betroffenes Fahrzeug aus §§ 826, 249 BGB ebenfalls zu ersetzen sind (vgl. BGH, Urteil vom 13.04.2021 – VI ZR 274,20, juris Rn 14).

Dagegen hat der Kläger keinen Anspruch auf Ersatz einer Provision in Höhe von 1.500,00 €. Eine Zahlung an den Verkäufer, wie zunächst behauptet, hat sich in der Beweisaufnahme nicht erwiesen. Der Zeuge [REDACTED] hat nicht bestätigt, dass eine derartige Zahlung an die Fa. Milad Automobile geleistet worden sei. Er hat auch angegeben, dass die Unterschrift neben dem handschriftlichen Eintrag „Betrag 1.500 € Provision erhalten“ nicht von seinem Sohn stamme.

Selbst wenn man auf die dann doch stark abweichende Darstellung des Klägers in seiner mündlichen Anhörung nach § 141 ZPO abstellen wollte, wonach er den Betrag an einen Vermittler namens Akram Ahmadi gezahlt habe, der den Kontakt zu der Fa. Milad hergestellt und ihm auf diese Weise erfolgreich das Fahrzeug vermittelt habe, wäre ein Anspruch nicht begründet. Denn nach der Schilderung des Klägers war mit dem Vermittler im Vorwege weder die Zahlung einer Vermittlungsprovision noch deren Höhe vereinbart worden. Vielmehr soll jener Akram Ahmadi nach Unterzeichnung des Kaufvertrages den Betrag einfach so verlangt, dem Kläger aber auch noch einen Satz Winterreifen mit Alufelgen gegeben haben. Eine Vereinbarung über die Entgeltlichkeit der Vermittlung und die Höhe der Vergütung ergibt sich daraus nicht, und erst recht nicht, welcher Anteil des gezahlten Betrages auf die Vermittlung oder auf die Reifen entfallen soll.

Der Weiterverkauf hat den Schaden des Klägers nicht entfallen lassen. Durch den Weiterverkauf ist vielmehr der marktgerechte Verkaufserlös an die Stelle des im Wege der Vorteilsausgleichung herauszugebenden und zu übereignenden Fahrzeugs getreten und vom Schadensersatzanspruch abzuziehen (vgl. BGH, Urteil vom 20.07.2021 - VI ZR 575/20). Das ist hier der Betrag von 19.000,00 €, den der Kläger aus dem Weiterverkauf erhalten hat. Die Zweifel, die die Beklagte an der Marktüblichkeit dieses Preises vorbringt, sind unberechtigt. Unstreitig hatte der Kläger vor dem durchgeführten Verkauf erfolglos versucht, das Fahrzeug zu einem höheren Preis zu veräußern. Es ist gerichtsbekannt, dass die Gebrauchtwagenpreise für Dieselfahrzeuge einige Zeit nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals deutlich gesunken sind. Auf welche Weise der Kläger einen höheren Preis am Markt hätte erzielen können, hat die Beklagte nicht dargelegt.

Die Differenz des Verkaufspreises gegenüber dem Erwerbspreis wurde auch nicht durch Beschädigungen des Fahrzeugs während der Besitzzeit des Klägers beeinflusst. Nach der Vernehmung des Zeugen [REDACTED] ist das Gericht davon überzeugt, dass der Wagen die in dem Vertrag vom 21.09.2020 (Anlage K1.2) aufgeführten Schäden „Auffahrunfall hinten, Vorderseite links“ auch schon aufwies, als der Kläger selbst das Fahrzeug erwarb. Der Zeuge hat bestätigt, dass für den Wagen auf der Webseite des Auktionshauses ein Vorschaden angegeben war und dass er damals gesehen habe, dass der Audi A6 vorne links und hinten links leicht beschädigt gewesen sei. Die Aussage war glaubhaft, weil der Zeuge die Erinnerung nach fast vier Jahren mit seinem Interesse an Autos, die etwas Besonderes seien, begründet hat. Andererseits hat der Zeuge die Schäden aber auch nur grob beschreiben können und nicht vorgegeben, sich an allzu viele Einzelheiten erinnern zu können. Das Gericht hält den Zeugen auch für glaubwürdig. Der Umstand, dass er die in sein Zeugnis gestellte Zahlung der Provision an den Verkäufer nicht bestätigt hat, zeigt, dass er nicht etwa aus Gefälligkeit die Behauptungen des Klägers bestätigt hat. Auch der Kläger selbst hat in seiner Anhörung überzeugend berichtet, dass der Schaden schon beim Ankauf vorhanden gewesen sei und dass er diesen, um korrekt zu handeln, beim Weiterverkauf angegeben habe. Dem Umstand, dass der Schaden in dem Kaufvertrag mit der Fa. Milad Automobile (Anlage K1.1) nicht erwähnt war, misst das Gericht demgegenüber keine entscheidende Bedeutung bei. Da der Kläger sich das Fahrzeug aus dem Internetangebot des Auktionshauses gezielt ausgesucht und die Fa. Milad es nur auf seinen Wunsch ersteigert hatte, hält das Gericht es für naheliegend, dass die Parteien es nicht für nötig hielten, den Zustand des Wagens auch noch im Vertrag zu dokumentieren.

Die anzurechnenden Gebrauchsvorteile sind nach einer linearen Amortisation unter Berücksichtigung der gefahrenen Kilometer und der von den Parteien bei Vertragsabschluss (stillschweigend) zugrunde gelegten Restlaufleistung des Fahrzeugs zu berechnen. Bis zum Weiterverkauf war der Kläger 27.000 km mit dem Wagen gefahren. Die Gesamtlauflistung des Fahrzeugs schätzt das Gericht, da es sich um einen großen 3.0-Liter-Dieselmotor handelt, nach § 287 ZPO auf 300.000 km (vgl. zu dieser Lauflistung auch BGH, Urteil vom 11.08.2022 – VII ZR 499/21, juris Rn. 27). Da der Wagen beim Erwerb einen Kilometerstand von 123.100 km aufwies, verblieb eine Restlaufleistung von 176.900 km. Nach der allgemein anerkannten Formel

Kaufpreis (32.759,00 €) geteilt durch Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt (176.900 km)
multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer (27.000 km)

errechnet sich ein Nutzungsausgleich von 4.999,96 €, so dass der vom Kläger selbst angesetzte Betrag von 5.000,00 € in Abzug zu bringen ist.

Im Ergebnis kann der Kläger deshalb den Kaufpreis von 32.759,00 € sowie die Zinsen von

1.338,22 € abzüglich des Erlöses von 19.000,00 € aus dem Weiterverkauf und der Nutzungsentschädigung verlangen (32.759,00 € + 1.338,22 € - 19.000,00 € - 5.000,00 €). Dies ergibt den ausgerichteten Betrag von 10.097,22 €.

2.

Der Zinsanspruch bezüglich der Hauptforderung ist erst ab Eintritt der Rechtshängigkeit, mithin ab dem 17.09.2021 begründet, §§ 291, 288 Abs. 1 BGB. Ein früherer Verzugsbeginn ist nicht dargetan. Die anwaltliche Aufforderung vom 11.11.2020 zur Rücknahme des Fahrzeugs gegen Zahlung von 30.197,00 € (Anlage K8) stellt keine wirksame Mahnung dar. Zu diesem Zeitpunkt konnte der Kläger den Wagen gar nicht mehr zurückgeben, weil er ihn schon am 21.09.2020 weiterverkauft hatte, so dass der vorgebrachte Anspruch so nicht mehr bestand. Die Weigerung der Beklagten vom 13.11.2020, das Fahrzeug zurückzunehmen, stellt wiederum keine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung im Sinne des § 286 Abs. 2 Nr. 3 BGB in Bezug auf eine geringere Kaufpreiserstattung dar.

Auch ein Anspruch auf Deliktzinsen gemäß § 849 BGB steht dem Kläger nicht zu, weil er für die Hingabe des Kaufpreises im Wege des Leistungsaustausches ein in tatsächlicher Hinsicht voll nutzbares Fahrzeug erhalten hatte (vgl. BGH, Urteil vom 02.11.2021 - VI ZR 731/20, juris Rn. 7).

3.

Der geltend gemachte Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten besteht nicht. Das Anwaltsschreiben vom 11.11.2020 stellte aus den eben dargelegten Gründen keine erforderliche und zweckmäßige Maßnahme der Rechtsverfolgung dar. Dass der Gebührenforderung, von der der Kläger Freistellung begehrt, noch eine andere, sachgerechte Anwaltstätigkeit zugrunde lag, ist nicht vorgetragen.

4.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.



Richterin am Landgericht