

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

4 O 394/18



Verkündet am 19.07.2019

(Sonntag) Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Wuppertal
IM NAMEN DES VOLKES
Urteil

In dem Rechtsstreit

der Frau [REDACTED]

Klägerin,

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Andreas H. Paul, LL.M., Im
Steinigen Graben 28a, 63571 Gelnhausen,

g e g e n

die **Volkswagen AG**, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, gesetzlich vertreten durch
den Vorstand, namentlich Dr. Herbert Diess, Oliver Blume, Gunnar Kilian, Andreas
Renschler, Abraham Schot, Dr. Stefan Sommer, Hiltrud Dorothea Werner und Frank
Witter, ebenda,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte KSP, Kaiser-Wilhelm-Str. 40,
20355 Hamburg,

hat die 4. Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 23.04.2019
durch den Richter am Landgericht von Salisch als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeuges der Marke VW, Typ Tiguan mit der Fahrgestellnummer [REDACTED], an die Klägerin 31.595,63 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.04.2015 zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des vorgenannten Fahrzeuges in Verzug der Annahme befindet.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin 15 Prozent und die Beklagte 85 Prozent.

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

3

Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand:

Die Klägerin begehrt im Wege des Schadensersatzes von der Beklagten die Rückzahlung eines an einen Dritten gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Kaufgegenstandes an die Beklagte.

Die Beklagte ist ein weltweit bedeutender Hersteller von Kraftfahrzeugen. Sie entwickelte unter der Bezeichnung EA 189 einen Dieselmotor, in welchen sie eine Software zur Abgassteuerung bzw. Abgasreinigung implementierte, welche sie zuvor in Kooperation mit der Robert Bosch GmbH entwickelt hatte bzw. hat entwickeln lassen. Diese Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. In dem im Hinblick auf den Stickoxidausstoß optimierten sog. „Modus 1“, welcher beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ), dem für die amtliche Bestimmung der Fahrzeugemissionen maßgeblichen Prüfverfahren, automatisch aktiviert wird, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate, wodurch die gesetzlich geforderten Grenzwerte für Stickoxidemissionen eingehalten werden. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, ist der partikeloptimierte sog. „Modus 0“ aktiv. Im normalen Straßenbetrieb ist es praktisch ausgeschlossen, den NEFZ nachzufahren, weswegen sich das Fahrzeug außerhalb der NEFZ-Prüfung durchgehend im „Modus 0“ befindet. Der Dieselmotor vom Typ EA 189 wurde massenhaft in diversen Fahrzeugen der Beklagten verbaut.

Die Klägerin kaufte bei der Beklagten über ein Autohaus in Velbert am 02.04.2015 ein neues Fahrzeug der Marke VW vom Typ Tiguan Sport & Style 4Motion 2.0 I TDI (FIN: XXXXXXXXXX) zu einem Kaufpreis i.H.v. 37.493,51 EUR brutto.

Das Kraftfahrzeug-Bundesamtes (KBA) verpflichtete die Beklagte, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA189 die „unzulässige Abschaltseinrichtung zu entfernen“.

Zuletzt hatte das streitgegenständliche Fahrzeug eine Gesamtfahrleistung von 39.326 km.

Die Klägerin behauptet, der Vorstand der Beklagten habe Kenntnis von der Implementierung der unzulässigen Abschaltseinrichtung gehabt.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeuges der Marke VW Tiguan mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] an ihn 37.493,51 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.04.2015 zu zahlen;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet;
3. hilfsweise die Beklagte zu verurteilen, ein in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Schadensersatz in Höhe von mindestens 11.248,05 Euro an ihn zu zahlen;
4. hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm alle Schäden zu ersetzen, die ihm im Zusammenhang mit dem Kauf des hier streitgegenständlichen Fahrzeuges entstanden sind und zukünftig entstehen werden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, dass das streitgegenständliche Fahrzeug niemals mangelhaft gewesen sei, weil es unter den maßgeblichen NEFZ-Prüfbedingungen die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte eingehalten habe. Jedenfalls sei nach der Durchführung der im Rahmen des Rückrufs erfolgten Modifikationen ein Mangel nicht mehr gegeben, was das Kraftfahrt-Bundesamt mit bindender Wirkung festgestellt habe. Es stehe demnach auch fest, dass sich andere Parameter nicht nachteilig verändert hätten, insbesondere kein erhöhter Verschleiß oder keine erhöhten übrigen Emissions- oder Verbrauchswerte aus den vorgenommenen Änderungen resultieren würden.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist teilweise begründet.

I.

Der mit dem Klageantrag zu Ziff. 1 als Hauptforderung geltend gemachte Anspruch besteht im tenorierten Umfang aus § 826 BGB.

Die Haftung aus § 826 BGB ist begründet, weil die Beklagte der Klägerin einen Schaden zugefügt hat – dazu unten 1) –, welcher auf sittenwidrigem – dazu unten 2) – und vorsätzlichem – dazu unten 3) – Verhalten beruht. Die Beklagte ist daher im tenorierten Umfang zum Schadensersatz verpflichtet – dazu unten 4).

1)

Die Beklagte hat der Klägerin einen Schaden i.S.v. § 826 BGB zugefügt.

Ein Schaden in diesem Sinne liegt nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende „ungewollte“ Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (BGH, Urteil vom 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14 Rz. 19 mit zahlreichen w.N. = NJW-RR 2015, 275, 276; *Wagner* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41; *Förster* in BeckOK BGB, 43. Edition, Stand 15.06.2017, § 826 Rn. 25). Entscheidend und ausreichend ist, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, a.a.O., Rz. 18 m.w.N.).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

a)

Es kann dabei dahinstehen, ob es durch das Verhalten der Beklagten zu einem messbaren Wertverlust am streitgegenständlichen Fahrzeug kam und auch, ob durch die etwaigen Nachbesserungsmaßnahmen der Beklagten der Mangel am Fahrzeug vollständig beseitigt wurde, weil die Klägerin durch das Verhalten der Beklagten einen Vertrag abgeschlossen hat, den sie im Übrigen nicht geschlossen hätte und

somit aus diesem gem. § 433 Abs. 2 BGB zur Kaufpreiszahlung und Abnahme des Fahrzeugs verpflichtet wurde.

Es steht außer Zweifel, dass unter normalen Umständen, d.h. etwa für den gewöhnlichen Privatgebrauch, kein verständiger Autokäufer ein Kraftfahrzeug kauft, welches zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die behördenseits gleichwohl erteilte Typengenehmigung durch Täuschung erschlichen hat. Er müsste nämlich befürchten, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Typengenehmigung gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV ganz oder teilweise widerruft, was in der Folge zu einer Betriebsuntersagung durch die zuständige Zulassungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 und Abs. 2 FZV führen kann. Dies gilt jedenfalls solange, wie nicht ersichtlich ist, dass der Käufer das Risiko bewusst eingegangen ist, etwa um von einem besonderen Preisnachlass zu profitieren. Dies indes ist vorliegend nicht ersichtlich. Soweit das hypothetische Verhalten der Klägerin bei Vertragsschluss nicht bereits als offenkundig angesehen werden kann, streitet dafür, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, mindestens eine tatsächliche Vermutung im Sinne eines Anscheinsbeweises. Die vorliegende Sachverhaltskonstellation ist dabei im Hinblick auf die hypothetische Kausalität ohne weiteres den Fällen gleichzusetzen, für die der Bundesgerichtshof die sog. „Vermutung aufklärungsrichtigen Verhaltens“ anerkannt hat (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 08.05.2012, Az. XI ZR 262/10 Rz. 28, 33 m.w.N. = NJW 2012, 2427, 2429 f.). Die so begründete Vermutung wurde mangels substantiellem Vortrag durch die Beklagte noch nicht einmal im Ansatz erschüttert.

Das streitgegenständliche Fahrzeug entsprach weder zu dem Zeitpunkt, in dem die Klägerin den Kaufentschluss fasste, noch bei Abschluss des Kaufvertrages den gesetzlichen Anforderungen. Es steht nämlich fest, dass die verwendete Abschaltvorrichtung i.S.d. maßgeblichen Bauvorschriften unzulässig war und dass, wenn das Fahrzeug in dem sog. „Modus 0“ betrieben wird, die technischen Anforderungen an die erteilte Betriebserlaubnis bzw. EG-Typengenehmigung nicht erfüllt werden. Das folgt für das Gericht aus dem an die Beklagte gerichteten – bestandskräftigen – Bescheid des Kraftfahrtbundesamtes. Dort werden nämlich zu der für das streitgegenständliche Antriebsaggregat erteilten EG-Typengenehmigung

(nachträgliche) Nebenbestimmungen erlassen, die dazu dienen sollen, die „unzulässige Abschaltvorrichtungen [...] zu entfernen“ und „geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere der Emissionen des genehmigten Systems nach der Entfernung dieser zu ergreifen“

Dass die Leistung, die die Klägerin im Gegenzug für die ungewollt eingegangene Verbindlichkeit erhalten hat, für ihre Zwecke nicht voll brauchbar sein darf, ist als einschränkendes Korrektiv für die weite Fassung des Vermögensschadensbegriffes zu sehen. Insoweit besteht eine Vergleichbarkeit zur strafrechtlichen Bewertung solcher Konstellationen im Rahmen des Betrugstatbestandes (vgl. nur BGH, Beschluss vom 16.08.1961, Az. 4 StR 166/61). Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt demnach voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urteil vom 26.09.1997, Az. V ZR 29/96 m.w.N. = DNotZ 1998, 349, 354).

Nach diesen Maßstäben besteht kein Zweifel daran, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Leistung für Zwecke des Käufers nicht voll brauchbar war. Zum einen drohte – was die Eigennutzung des Fahrzeugs angeht – nicht nur theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung, sondern – mindestens bei einer ex ante Betrachtung – auch eine erhebliche Einschränkung der Fungibilität. Mindestens nämlich solange die abschließende Haltung des Kraftfahrt-Bundesamtes zu dem Komplex nicht bekannt war und mit den vorgenannten Folgen ernsthaft gerechnet werden musste, dürfte ein betroffenes Fahrzeug – so wie das streitgegenständliche – quasi unhandelbar gewesen sein; jedenfalls hätte die Klägerin als Verkäufer wohl im Vergleich zum Anschaffungswert unverhältnismäßige Preisabschläge hinnehmen müssen. Ob sich die Fungibilität der betroffenen Fahrzeuge später verbesserte und ob heute gegebenenfalls sogar davon auszugehen ist, dass eine objektiv messbare Wertminderung an den betroffenen Fahrzeugen nicht mehr gegeben ist, ist ohne Relevanz.

b)

Das Verhalten der Beklagten ist mindestens mitursächlich für die Schädigung.

aa)

Dies ist nach allgemeinen Grundsätzen bereits deshalb der Fall, weil die Beklagte das Antriebsaggregat, welches die (unzulässige) Abschaltvorrichtung beinhaltet, entwickelt und selbst sowie über rechtlich eigenständige Konzernunternehmen in Verkehr gebracht hat. Hätte sie ein gesetzeskonformes Produkt eingesetzt, gäbe es für die Klägerin keinen Grund zu Beanstandungen und es wäre nicht von einem für sie nachteiligen Vertrag auszugehen.

bb)

Die Beklagte hat die Klägerin darüber hinaus jedoch auch arglistig getäuscht und damit den nachteiligen Vertragsschluss kausal herbeigeführt.

Arglistig täuscht, wer einen anderen zum Zwecke der Erregung oder Aufrechterhaltung eines Irrtums bewusst über einen erheblichen Umstand täuscht, wobei die Täuschung sowohl durch positives Tun als auch Unterlassen begangen werden kann (vgl. nur *Ellenberger* in Palandt, BGB, 77. Aufl. 2018, § 123 Rn. 2 m.w.N.). Das Verschweigen von Tatsachen stellt allerdings nur dann eine Täuschung dar, wenn hinsichtlich der verschwiegenen Tatsachen eine Aufklärungspflicht besteht. Eine solche Aufklärungspflicht kann sich aus § 242 BGB ergeben, wenn der andere Teil nach Treu und Glauben und unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauung redlicherweise entsprechende Aufklärung erwarten durfte (BGH, Urteil vom 25.10.2017, Az. VII ZR 205/06 Rz. 20 m.w.N. = NJW-RR 2008, 258, 259).

(1)

Nach diesen Maßstäben traf die Beklagte eine Aufklärungspflicht. Als diejenige, die das in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eingesetzte und mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung versehene Antriebsaggregat entwickelt und selbst in den Verkehr gebracht hat, trifft in erster Linie sie aufgrund ihrer umfassenden Kenntnis ihres eigenen Produktes die Verantwortlichkeit für deren Ordnungsgemäßheit. Ist eine solche von vornherein nicht gegeben oder bestehen jedenfalls Zweifel daran, ist sie als deren Schöpfer nach Treu und Glauben verpflichtet, potentielle Käufer zu unterrichten, jedenfalls dann, wenn aus der Nichtordnungsgemäßheit für den potentiellen Kunden erhebliche tatsächliche und wirtschaftliche Risiken folgen und es sich somit um einen Umstand handelt, der für die Willensbildung in besonderem Maße von ausschlaggebender Bedeutung ist. Dass unter Beachtung der Verkehrsanschauung eine derartige Aufklärungspflicht der Beklagten anzunehmen ist, folgt auch aus dem Umstand, dass die Beklagte eine der weltweit größten und bedeutendsten Hersteller von PKW ist, die für sich in Anspruch nimmt, hochentwickelte und umweltfreundliche Motoren zu entwickeln, herzustellen und in eigenen Modellen oder solchen der Konzernunternehmen einzusetzen und als solche ein besonderes Vertrauen in die Integrität des Unternehmens beim Bevölkerungsdurchschnitt genoss.

Durch die Verletzung der Aufklärungspflicht wurde die Klägerin getäuscht. Sie hat sich nämlich vorgestellt, ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes Fahrzeug zu erwerben.

(2)

Infolge der Täuschung schloss die Klägerin den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug. Wäre ihr bekannt gewesen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht, hätte sie den Vertrag nämlich nicht abgeschlossen.

(3)

Arglistig zu handeln bedeutet, vorsätzlich zu handeln. Im Vergleich zum Vorsatz im Hinblick auf die Täuschungshandlung und die Erregung eines kausalen Irrtums bei dem Getäuschten hat der Arglistbegriff keine weitergehende eigenständige Bedeutung (*Armbrüster* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2015, § 123 Rn. 17 m.w.N.). Absichtliches Verhalten ist nicht erforderlich, es genügt vielmehr ein lediglich bedingter Vorsatz (vgl. nur, BGH, Urteil vom 13.06.2007, Az. VIII ZR 236/06 Rz. 29 m.w.N. = NJW 2007, 3057, 3059). Bei einer – wie vorliegend – Täuschung durch Verschweigen bedeutet dies, dass vorsätzlich handelt, wer eine offenlegungspflichtige Fehlvorstellung zumindest für möglich hält, gleichzeitig weiß oder damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Vertragsgegner den Fehler nicht kennt und bei Offenlegung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte (BGH Urteil vom 28. 2. 2007, Az. IV ZR 331/05 Rz. 8 m.w.N. = VersR 2007, 785).

Nach diesen Maßstäben liegt arglistiges Verhalten der Beklagten vor. Es ist nämlich davon auszugehen, dass die Beklagte gewusst hat, dass sie ein nicht gesetzeskonformes Produkt entwickelt und in den Umlauf gebracht hat und durch die unterlassene Aufklärung der Klägerin hierüber diesen dazu veranlasst hat, einen Vertrag zu schließen, den sie bei Offenlegung nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte. Wegen der Einzelheiten wird auf die umfassende Begründung des Vorsatzes unter Ziff. 3) (nachfolgend) Bezug genommen.

2)

Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu werten.

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 (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 15.10.2013, Az. VI ZR 124/12 Rz. 8 mit zahlreichen w.N. = NJW 2014, 1380). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens

hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, a.a.O.).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Zwar hat die Beklagte sich zu den Gründen ihres Verhaltens nicht – jedenfalls nicht in plausibler Art und Weise – erklärt, doch liegt es auf der Hand, dass das im Rahmen des sog. Dieselskandals zu Tage getretene Verhalten einzig und allein dazu diente, sich auf rechtswidrigem Wege Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und dadurch die Unternehmensgewinne in nicht unerheblicher Art und Weise zu steigern. Freilich ist es völlig unbedenklich, wenn ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen derartige Ziele verfolgt, indem es sich durch überdurchschnittliche Leistung, besondere Qualität, technische Überlegenheit, herausragenden Service oder ähnliches von der Konkurrenz abhebt. Es ist auch nicht verwerflich, wenn das Unternehmen nicht nur im Verhältnis zu den Wettbewerbern, sondern auch im Verhältnis zu den Kunden die eigenen wirtschaftlichen Interessen voranstellt. Soweit nicht eine marktbeherrschende Stellung dieses entscheidend behindert, ist der Erfolg solchen Verhaltens letztlich abhängig vom Verhandlungsgeschick und damit Ausfluss der Privatautonomie, die zentraler Eckpfeiler des deutschen Zivilrechtssystems ist.

Die Grenze wird jedoch dort überschritten, wo die an sich legalen Ziele mit verwerflichen Mitteln zu erreichen versucht werden. Von einer solchen Grenzüberschreitung ist bei einer Gesamtwürdigung aller bekannten Einzelumstände im vorliegenden Fall auszugehen, wobei die nachfolgenden Aspekte für das Gericht von entscheidender Bedeutung waren.

Die Beklagte verfügte über einen erheblichen und entscheidenden Wissensvorsprung. Sie war nicht nur diejenige, die originäre Kenntnis von der unzulässigen Abschaltvorrichtung an sich, sondern auch von dem Umstand hatte, dass diese Abschaltvorrichtung bzw. deren genaue Funktion den maßgeblichen Behörden bei Erteilung der EG-Typengenehmigung nicht angezeigt wurde, mit der

Folge, dass die zuständige Behörde im Falle der Aufdeckung dieses Umstandes Prüfungen anordnen, Nebenbestimmungen erlassen oder die EG-Typengenehmigung gänzlich zurücknehmen oder widerrufen könnte.

Die Beklagte verfügte insoweit über nahezu exklusive Kenntnis. Nur durch sie konnten andere Beteiligte von der unzulässigen Abschaltvorrichtung sowie der nicht Ordnungsgemäßheit der EG-Typengenehmigung erlangen. Insbesondere ist es so, was der Beklagten bekannt war und diese zur Überzeugung des Gerichts bewusst ausgenutzt hat, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen eines gewöhnlichen Genehmigungsverfahrens diese Umstände nicht von sich aus aufdecken würde, weil bei dem Verfahren weitestgehend die Produktdokumentation der Beklagten zugrundegelegt wurde.

Bei den zurückgehaltenen Informationen handelt es sich nicht lediglich um solche, die gewöhnliche Schwachstellen, Ineffizienzen oder hinter den erwarteten Ansprüchen zurückbleibende Qualitätsmerkmale offenbart hätten, sondern um solche, welche für den Wert des Fahrzeugs abstrakt von essenzieller Bedeutung sind. Zu bedenken ist nämlich, dass vor dem Hintergrund des Ausmaßes der Täuschung gegenüber den Genehmigungsbehörden, der damit verbundene Vertrauensverlust sowie die allenfalls mäßige Kooperation der Beklagten mit den Genehmigungsbehörden bei der Aufklärung des Sachverhalts realistischere durchaus dazu hätte führen können, dass das Kraftfahrt-Bundesamt anders reagiert, indem es etwa gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV die Typengenehmigung widerruft oder zurücknimmt. Dies hätte dazu geführt, dass auch dem streitgegenständlichen Fahrzeug mit hoher Wahrscheinlichkeit gemäß § 5 Abs. 1 und Abs. 2 FZV die Betriebserlaubnis entzogen worden und dieses stillgesetzt worden wäre. Dass das Kraftfahrt-Bundesamt sein ihm zustehendes Ermessen tatsächlich anders ausgeübt hat, ändert daran nichts, weil dies ein Umstand ist, der sich erst im Nachhinein herausgestellt hat und der aus den vorgenannten Gründen nicht ohne weiteres zu erwarten war. Dass das Kraftfahrt-Bundesamt sein Ermessen überhaupt dergestalt ausgeübt hat, dürfte, nach allem was dem Gericht im Konkreten oder Allgemeinen bekannt ist, erheblich stärker von politisch geleitetem ministeriellem Einfluss gesteuert gewesen sein als von einer reinen Sachabwägung, wobei die durch das

Krafftahrt-Bundesamt getroffene Entscheidung hier im Ergebnis nicht infrage gestellt wird. Es zeigt aus Sicht des Gerichts nur einmal mehr, dass es sich insoweit um einen einzigartigen Fall handelt, dessen Ausgang für die Beklagte völlig unabsehbar war, weswegen sie für den Fall der Aufdeckung mit dem Schlimmsten rechnen musste.

Um der Täuschung zum Erfolg zu verhelfen, hat die Beklagte bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen in der Bevölkerung im Allgemeinen und unter den potentiellen Autokäufern im Besonderen, eingesetzt. Die Beklagte verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, welches auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses hat sie insofern genutzt, als dass sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Potentielle Autokäufer haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt oder angezweifelt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen. Das Gericht verkennt dabei nicht, dass es nicht schon verwerflich sein kann, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen, die die Bevölkerung an es stellt, nicht genügt. Dies würde in nicht zu rechtfertigender Art und Weise ambitionierte Unternehmen im Vergleich zu solchen, welche von vornherein weniger Sorgfalt an den Tag legen, benachteiligen. Das Gericht hat auch nicht übersehen, dass sich die Beklagte das Vertrauen selbstständig aufgebaut hat und diesen Kredit einsetzen kann und darf. Es ist nämlich grundsätzlich nicht zu beanstanden, dass das Unternehmen sich unter Inkaufnahme eines Vertrauensverlustes zeitweilig auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruht. Diese unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo – wie vorliegend – das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essentiellen Schädigung der potentiellen Kunden geschieht, deren Vertrauen in Anspruch genommen wurde. Diese Grenze ist im vorliegenden Fall bei weitem überschritten.

Die Beklagte hat jedoch nicht nur originäres Vertrauen zur Täuschung genutzt, sondern in besonderem Maße auch solches, welches aus der EG-

Typengenehmigung resultiert. Die Bevölkerung und potentielle Autokunden vertrauen darauf, dass solche Fahrzeuge, welche über eine EG-Typengenehmigung verfügen, gesetzeskonform sind. Sie gehen dabei berechtigterweise davon aus, dass insbesondere die immer wichtiger werdenden Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Das besondere Vertrauen der Allgemeinheit in dieses Verfahren fußt darauf, dass unter hoheitlicher Überprüfung, nach gesetzlich vorgegebenen Verfahren und Maßstäben neue Fahrzeugtypen geprüft und im Erfolgsfall genehmigt werden. Die Bevölkerung setzt mit Recht voraus, dass die entsprechende hoheitliche Stelle solchen Fahrzeugtypen die Genehmigung verweigert oder mindestens zur Herstellung der Ordnungsgemäßheit erforderliche Auflagen macht, die den gesetzlichen Anforderungen nicht (von vorneherein) genügen. Dieses besondere Vertrauen hat die Beklagte bewusst genutzt, um die Täuschung der potentiellen Kunden zu erleichtern. Besonders verwerflich ist dies deshalb, weil sie fremdes Vertrauen nutzt, welches letztlich auf essentielle verfassungsrechtliche Grundsätze, wie etwa die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, zurückzuführen ist.

Besonders verwerflich ist es auch deshalb, weil der Beklagten klar gewesen sein musste, dass sie durch entsprechende Manipulation der Typendokumentation die Grundlage für die Täuschung in einem Bereich legen würde, den die Behörde nicht durch eigene Untersuchung überprüfen würde.

3)

Die Beklagte handelte im Hinblick auf die Schadenszufügung auch vorsätzlich.

a)

Nach im Zivil- wie Strafrecht allgemeiner Ansicht muss sich der Vorsatz auf die Tatsachen beziehen, die den konkreten Tatbestand ausmachen, vgl. § 16 StGB. Bei § 826 BGB ist somit zu fordern, dass der Täter Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hat (vgl. nur *Wagner* in Münchner Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 25). Es reicht dabei aus, wenn der Schädiger die

Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken konnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (BGH, Urteil vom 20.11.1990, Az. VI ZR 6/90 = NJW 1991, 634, 636).

Daran, dass die mit der Entwicklung bzw. Implementierung der unzulässigen Abschaltvorrichtung betrauten Mitarbeiter der Beklagten bezüglich der vorgenannten Punkte vorsätzlich handelten, bestehen keine Zweifel. Solche werden auch nicht in substantieller Art und Weise durch die Beklagte selbst erhoben. Dass es mindestens auf Entwicklerebene zu strafrechtlich relevanten Verhalten gekommen sein dürfte, zeigen die im In- und Ausland laufenden Ermittlungsverfahren, welche jedenfalls im Ausland auch schon zu Verurteilungen geführt haben.

Zunächst steht außer Frage, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung willentlich entwickelt und eingesetzt wurde; sie war keineswegs die Folge eines „Fehlers“ oder gar zufälliger Natur. Etwas Gegenteiliges wird auch von der Beklagtenseite nicht behauptet. Unter gebotener lebensnaher Betrachtung und Bewertung der Gesamtumstände schließt das Gericht aus, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung aus anderen Gründen entwickelt und eingesetzt wurde, als sich einen Wettbewerbs- und Kostenvorteil zu verschaffen. Entweder war der Druck auf die Entwickler bzw. die Beklagte als Unternehmen deshalb so groß, weil sie jedenfalls damals technisch nicht in der Lage waren, die Anforderungen zu erfüllen, die an sie von Gesetzeseite gestellt wurden oder die Erfüllung der notwendigen Vorgaben war im Hinblick auf den notwendigen Erfolg im Wettbewerb mit anderen Kraftfahrzeugherstellern unwirtschaftlich, d.h. die Entwicklung und bzw. oder Umsetzung einer gesetzesentsprechenden Technologie zu teuer.

Welche dieser Varianten tatsächlich der maßgebliche Antrieb der Verantwortlichen waren, kann dahinstehen, weil diesen in beiden Fällen jedenfalls klar sein musste, dass aufgrund der Täuschung gegenüber der Genehmigungsbehörde im schlimmsten Fall Rücknahme oder Widerruf der gesamten EG-Typengenehmigung droht, mit allen bereits zuvor erörterten essentiellen wirtschaftlichen Risiken der Fahrzeugkäufer.

Weil die Verantwortlichen im Bewusstsein dessen die Täuschung dennoch vornahmen, ist davon auszugehen, dass sie mindestens billigend in Kauf nahmen, dass ihre eigenen Kunden in erheblicher Weise wirtschaftlich durch das Verhalten geschädigt werden. Es besteht schließlich auch nicht der geringste Zweifel daran, dass den Verantwortlichen bewusst war, dass das eigene Verhalten nicht nur unredlich im Verhältnis zu den potentiellen Kunden sondern nach der Verkehrsanschauung auch als besonders verwerflich einzuordnen ist.

Schließlich war den Verantwortlichen bewusst, dass das Verschweigen dieser maßgeblichen Eigenschaften des streitgegenständlichen Fahrzeugs für die Klägerin als Käuferin desselben entscheidungserheblich war. Bei lebensnaher Betrachtung ist nämlich kaum davon auszugehen, dass diese selbst an ihrer Stelle zum damaligen Zeitpunkt in Kenntnis der arglistig verschwiegenen Umstände das streitgegenständliche Fahrzeug gekauft hätten.

b)

Ist der im Rahmen des § 826 BGB in Anspruch genommene eine juristische Person, so hat sie gemäß § 31 BGB für den Schaden einzustehen, den ihr "verfassungsmäßig berufener Vertreter" (zur weiten Auslegung dieses Begriffs vgl. BGH, Urteil vom 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = NJW 1968, 391 ff.) durch eine unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt hat. Im Rahmen des § 826 BGB ist somit Voraussetzung, dass ein solcher Vertreter auch den subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (BGH, Urteil vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15 Rz. 13 m.w.N. = NJW 2017, 250, 251).

Dass maßgebliche Mitarbeiter der Beklagten, bis in die Vorstandsebene, bei denen es sich zweifelsfrei um verfassungsmäßig berufene Vertreter handelt, Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatten und vollumfänglich im Sinne der vorgenannten Erläuterungen vorsätzlich handelten, ist anzunehmen. Der entsprechende klägerische Vortrag ist gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da er nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde.

Die Beklagte traf – worauf sie durch die Gegenseite im hiesigen und durch die Kammer in gleichgelagerten anderen Verfahren hingewiesen wurde – bezüglich der vorstehenden Behauptung nämlich eine sekundäre Darlegungslast.

Eine sekundäre Darlegungslast trifft die nicht primär darlegungs- und beweisbelastete Partei ausnahmsweise dann, wenn die eigentlich darlegungs- und beweisbelastete Partei für einen hinreichend substantiierten Vortrag, Umstände darzutun hätte, die ihr unbekannt sind, die aber in den Wahrnehmungsbereich der Gegenpartei fallen und die Darlegung der entsprechenden Verhältnisse der Gegenpartei zumutbar ist.

Die sekundäre Darlegungslast entsteht dabei allerdings erst, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungstatsachen schlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrags ergibt (vgl. BGH, Urteil vom 17.12.2014, Az. IV ZR 90/13, Rz. 21).

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Im Rahmen der Prüfung eines etwaigen Schadensersatzanspruches der Klägerin gegen die Beklagte aus § 826 BGB hat die Klägerseite nach allgemeinen Grundsätzen darzulegen und zu beweisen, dass die Beklagte bzw. diejenigen Organe oder Vertreter deren Verhalten und Kenntnisse sie sich zuzurechnen lassen hat, mit Schädigungsvorsatz gehandelt haben. Indizielle Anknüpfungstatsache hierfür ist, ob Personen aus dem vorbezeichneten Personenkreis von der Entwicklung einer irregulären Software sowie deren massenhafter Implementierung in von der Beklagten in Verkehr gebrachten Motor- bzw. Abgassystemen Kenntnis hatten. Zur entsprechenden Darlegung und sachgerechtem Beweisantritt ist die Klägerseite nicht

in der Lage, weil es ihr an entscheidender Kenntnis über die internen Betriebsabläufe der Beklagten, insbesondere die Abgrenzung von Verantwortlichkeiten sowie die Berichtspflichten und Berichtswegen mangelt. Diese Umstände gehören aber zum unmittelbaren Wahrnehmungsbereich der Beklagten und ihre Offenbarung ist der Beklagten ohne weiteres zuzumuten. Es kann dabei dahinstehen, ob es allgemein als zumutbar anzusehen ist, wenn die Beklagte intern zeit- und kostenintensive Maßnahmen ergreifen muss, um die im Rahmen der sekundären Darlegungslast vorzutragenden Umstände zusammenzutragen und geordnet darzustellen, weil davon ausgegangen werden kann, dass sie dies unabhängig vom hier geführten Rechtsstreit bereits getan hat und damit jedenfalls heute der zur Erfüllung der sekundären Darlegungslast erforderliche Aufwand nicht mehr unverhältnismäßig ist. Es ist gerichtsbekannt, dass die Beklagte im Zuge der gegen sie in den USA geführten Ermittlungen dortiger Behörden sowie der dort angestrebten Zivilklagen eine internationale Anwaltskanzlei mit der unabhängigen Untersuchung und Aufarbeitung der auch diesem Rechtsstreit zu Grunde liegenden „Dieselaffäre“ beauftragt hat. Es ist sicher davon auszugehen, dass der Auftragsumfang dieser Untersuchung die Ermittlung der Verantwortlichkeiten und der Entscheidungs- und Berichtswegen einschloss. Dieser Bericht liegt der Beklagten auch vor.

Die sekundäre Darlegungslast wurde durch den hinreichend substantiierten Primärvortrag der Klägerin auch ausgelöst. Sie trägt nämlich vor, dass die Verantwortung bezüglich der Entwicklung und des Einsatzes einer Software, welche später Verwendung in zig tausend Fahrzeugen findet, bei der Beklagten einem organschaftlich zuständigen Vertreter zugeordnet sein müsse und eine derart einschneidende Warnung vom Vorstand wahrgenommen worden sein muss. Sie nimmt zusätzlich Bezug auf zahlreiche öffentlich zugängliche und damit allgemeinbekannte Dokumente, insbesondere auch Pressemitteilungen oder Veröffentlichungen im Rahmen der in den USA geführten behördlichen Untersuchungen. Dieser für sich genommen knappe Vortrag genügt vor dem Hintergrund der folgenden Erwägungen. Zum einen entspricht die geäußerte Behauptung, dass ein organschaftlich Verantwortlicher mit diesem Themenkreis befasst war, dem bei einem Großkonzern wie der Beklagten Erwartbaren. Es kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Beklagte ihre Betriebs- und Verwaltungsorganisation an den gesetzlichen Vorgaben ausrichtet und daher gem. § 91 Abs. 2 AktG ein Überwachungssystem eingerichtet hat, um

Entwicklungen früh zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden. Zu bestandsgefährdenden Entwicklungen in diesem Sinne gehören auch Verstöße von Organmitgliedern und Unternehmensangehörigen gegen gesetzliche Vorschriften (vgl. *Spindler* in Münchner Kommentar zum AktG, 4. Aufl. 2014, § 91 Rn. 52 unter Verweis auf die Begründung RegE BT-Drucks. 13/9712 S. 15). Gerade wenn es wie vorliegend, um Produkte geht, welche einer behördlichen Prüfung und Zulassung unterzogen werden müssen und welche zig tausendfach in den Verkehr gebracht werden, kann weder angenommen werden, dass es objektiv entbehrlich ist, ein Überwachungssystem zur Vorbeugung gegen bzw. der Aufdeckung von bereits erfolgten Gesetzesverstößen einzurichten, noch dass der verantwortliche Vorstand der Beklagten dies subjektiv anders eingeschätzt hätte. Wenn die Beklagte aber derartige Überwachungssysteme eingerichtet hat, liegt es nahe anzunehmen, dass die damit verbundenen Prüf- und Genehmigungspflichten ebenso wie die korrespondierenden Berichtspflichten bis in die Führungsebene der Beklagten reichen.

Der Annahme einer sekundären Darlegungslast steht nicht entgegen, dass möglicherweise einzelnen Vertretern der Beklagten deshalb ein Schweigerecht zusteht, weil sie sich ggfs. durch die Erteilung entsprechender Auskünfte der Gefahr der Strafverfolgung aussetzen würden. Der Beklagten als eigenständiger juristischer Person steht ein solches Schweigerecht nicht zu. Der Schutz vor strafrechtlicher Verfolgung ihrer Vertreter obliegt ihr nicht und gehört nicht zu ihren schützenswerten Interessen.

Im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast hat die Beklagte jedenfalls bezogen auf die Entwicklung und Implementierung der streitgegenständlichen irregulären Motor- bzw. Abgassteuerungssoftware ihre interne Organisationsstruktur einschließlich Genehmigungs-, Budget- und Complianceverantwortlichkeiten wiederum einschließlich zugehöriger Berichtspflichten und Berichtswege darzustellen.

Dem ist sie nicht nachgekommen.

4)

Die Klägerin hat einen Anspruch auf Ersatz aller kausal aus der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung resultierenden Schäden. Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat die Beklagte mithin den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass die Klägerin von der ungewollt eingegangenen Verbindlichkeit, nämlich dem Vertrag über den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges, zu befreien ist. Hätte die Klägerin den Vertrag nicht abgeschlossen, wäre sie zur Kaufpreiszahlung nicht verpflichtet gewesen, weswegen ihr von der Beklagten grundsätzlich der Kaufpreis für das streitgegenständliche Fahrzeug zu erstatten ist.

Auf diesen Ersatzbetrag hat die Klägerin sich jedoch die von ihr während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen anrechnen zu lassen, weil im Übrigen eine vom Schadensrecht nicht gedeckte Überkompensation stattfinden würde. Letztlich entspricht dies auch dem Rechtsgedanken des § 346 Abs. 1 BGB, weswegen es aus Sicht des Gerichts naheliegt, die zu den dortigen Fällen entwickelten Berechnungsmodi auch im vorliegenden Fall anzuwenden. Unter Berücksichtigung einer vom Gericht gemäß § 287 ZPO geschätzten Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges von max. 250.000,00 km, errechnet sich die Nutzungsentschädigung wie folgt:

$$37.493,51 \times (39.326 : 250.000) = 5.897,88$$

Unbeachtlich für die Schadensberechnung ist der Umstand, dass die Beklagte zwischenzeitlich technische Maßnahmen anbietet, die die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen sollen, ohne dass sich dadurch andere

– gegebenenfalls kaufrelevante – Kriterien (wie z.B. Treibstoffverbrauch, Motorabnutzung etc.) nachteilig verändern. Zu beachten ist insoweit nämlich, dass vorliegend von einer Schädigung der Entschlussfreiheit des Klägers und nicht einer unmittelbaren Substanz- oder Vermögensschädigung im klassischen Sinne auszugehen ist, weswegen eine Schadensausgleichung auf Grundlage der Aufwertung des Kaufgegenstandes nicht erreicht werden kann. Die durch arglistige Täuschung herbeigeführte, auf Abschluss des Vertrages gerichtete, Willenserklärung des Klägers lässt sich im primären Wege nicht anders beseitigen, als durch Freistellung von sämtlichen vertraglichen Verpflichtungen.

Es liegt jedoch auch nahe, dass – selbst, wenn man die von der Beklagten behauptete und vom Kraftfahrtbundesamt dem Grunde nach bestätigte Wirksamkeit der technischen Nachbesserungsmaßnahmen anerkennt – es bei einem Vermögensschaden bleibt. Es ist nämlich aus Sicht des Gerichts mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auch zum heutigen Zeitpunkt – in Kenntnis oder nach Durchführung der Nachbesserungsarbeiten – von einer nicht nur unerheblichen Wertminderung des streitgegenständlichen Fahrzeuges auszugehen. Eine solche lässt sich freilich schwer zuverlässig beziffern, weil es – dies ist offenkundig – an geeigneten Vergleichsmaßstäben fehlt. Zu bedenken ist nämlich, dass nicht nur einzelne Fahrzeuge oder eine Gruppe von Fahrzeugen aus einer Produktionsserie mangelhaft waren bzw. sind – in einem solchen Fall könnte die Wertentwicklung der betroffenen Fahrzeuge mit den nicht betroffenen, im Übrigen identischen Fahrzeugen verglichen werden –, sondern alle Fahrzeuge der gesamten Serie sowie teilweise auch Vergleichsfahrzeuge anderer (Konzern-)Serien. Losgelöst von der Frage, wie sich eine solche Wertminderung in Zahlen bemisst, erscheint es dem Gericht aber sehr naheliegend, dass sich der Makel, der dem streitgegenständlichen wie auch allen anderen von dem Dieselskandal betroffenen Fahrzeugen anhaftet, ähnlich wie bei einem Unfallgeschehen, sich selbst durch eine ordnungsgemäße Reparatur nicht beseitigen lässt und zu einer dauerhaften Wertminderung führt. Hierzu trägt nicht zuletzt bei, dass aufgrund der Vielzahl der zu dem Sachverhalt ergangenen Entscheidungen der Zivilgerichte die Rechtslage als bislang nicht abschließend geklärt anzusehen ist. Diese Wertminderung erscheint dem Gericht auch nicht nur unerheblich, wozu das Verhalten der Beklagten bei der Aufklärung des Gesamtsachverhaltes sowie im Umgang mit den betroffenen Kunden einen entscheidenden Beitrag geleistet haben dürfte.

5)

Der als Nebenforderung geltend gemachte Anspruch auf Zinsen folgt ab dem 03.04.2015 aus §§ 849, 246 BGB. § 849 BGB begründet eine Verzinsungspflicht für jeden Verlust durch Delikt, insbesondere auch für die Entziehung von Geld (vgl. BGH, Urteil vom 26.11.2017, Az. II ZR 167/06 = NJW 2008, 1084). Zu verzinsen ist allerdings nur der tatsächlich als Schadensersatz zu leistende Betrag.

II.

Das mit dem Klageantrag zu Ziff. 2 verfolgte Feststellungsbegehren ist gemäß §§ 293, 298 BGB begründet. Mit der Klageverteidigung hat die Beklagte unzweideutig zum Ausdruck gebracht, dass sie auf ihrer Weigerung beharrt ein wörtliches Angebot war deshalb nicht erforderlich.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Der Ausspruch hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 1 und Satz 2, 711 ZPO.

IV.

Der Streitwert wird auf 38.618,32 Euro festgesetzt.

von Salisch

Beglaubigt
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle
Landgericht Wuppertal

