

Aktenzeichen:
6 O 137/20



Landgericht Freiburg im
Breisgau

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]
Kläger -

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Andreas H. **Paul**, Im Steinigen Graben 28a, 63571 Gelnhausen, [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch Matthias Müller, Herbert Diess, Karlheinz Blessing, Francisco J. Garcia Sanz, Jochen Heinzmann, Christine Hohmann-Dennhardt, Andreas Renschler, Rupert Stadler, Frank Witter, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]
wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Freiburg im Breisgau - 6. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht Burgmann als Einzelrichter am 05.11.2020 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 05.10.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, 8.953,31 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über

dem Basiszinssatz seit dem 15.05.2020 Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs der Marke SKODA des Typs Superb Combi 2.0 TDI mit der FIN [REDACTED] an die Klagepartei zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 59 % und die Beklagte 41 % zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert für das Verfahren wird auf 22.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die klägerische Partei begehrt von der Beklagten, einer Automobilherstellerin, Rückabwicklung des Kaufs eines PKW. Der Kaufpreis betrug 22.000 €, die Laufleistung zum Kaufzeitpunkt 17.212 km und am 01.10.2020, vier Tage vor Schluss der mündlichen Verhandlung, 155.453 km.

Voraussetzung für die Typengenehmigung des Fahrzeugs ist die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte. Geprüft wird dies unter Laborbedingungen an Testfahrzeugen in bestimmten vorgegebenen Testläufen. In den Fahrzeugen des streitigen Typs und auch im klägerischen Fahrzeug ist eine Software zur Steuerung des Motors installiert, die erkennt, ob sich das Fahrzeug im Testlauf unter Laborbedingungen oder im normalen Straßenverkehr befindet. Während im Testlauf unter Laborbedingungen die Motorsteuerung dergestalt erfolgt, dass mittels einer Abgasrückführung die Abgase zusätzlich gereinigt werden und im Ergebnis die Emissionsgrenzwerte entsprechend der genannten Verordnung eingehalten werden (Abgasrückführungsmodus 1), ist im Betriebsmodus des normalen Straßenverkehrs der Abgasrückführungsmodus 0 aktiv, in dem keine bzw. eine deutlich geringere Abgasrückführung und damit Abgasreinigung stattfindet.

Nach Bekanntwerden dieses Sachverhalts ordnete das Kraftfahrtbundesamt betreffend den streitgegenständlichen PKW nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typengenehmigung an, unter anderem die Entfernung der „unzulässigen Abschalteneinrichtung“ und das Ergreifen von Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit durch Einhaltung der vorgegebenen Emissionsgrenzwerte. Für den Fall der Nichtbefolgung wurde auf die Möglichkeit, die Typengenehmigung zu widerrufen, hingewiesen.

Es wurde ein Update für die Motorsteuerungssoftware entwickelt und für einzelne Fahrzeugty-

pen zusätzliche Maßnahmen, um den Auflagen des Kraftfahrtbundesamtes nachzukommen. Die Beklagtenseite legt insoweit in Kopie ein im Briefkopf und Adressfeld teilweise geschwärztes Schreiben, welches das Kraftfahrtbundesamt als Absender ausweist, laut welchem das Softwareupdate zur Behebung der Beanstandungen des Kraftfahrtbundesamts für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp freigegeben wird.

Die klägerische Partei behauptet, ihr Fahrzeug sei mangelhaft, weil es von der beschriebenen Softwaremanipulation betroffen sei mit der Folge, dass die vertraglich vereinbarten und nach der Euro 5-Norm geforderten Werte betreffend den Schadstoffausstoß nicht eingehalten würden. Hierüber habe die beklagte Partei sie ebenso wie andere Kunden getäuscht. Die klägerische Partei habe Wert darauf gelegt, ein möglichst sparsames und umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben, das auch tatsächlich die beworbenen Umweltstandards und Schadstoffklassen einhalte. Der Käufer eines Kraftfahrzeugs dürfe erwarten, dass er ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug erwerbe.

Soweit die Beklagte die Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware auf Vorstandsebene bestreite, sei dies unbeachtlich. Sie treffe jedenfalls eine sekundäre Darlegungslast betreffend die firmeninternen Vorgänge.

Die Beklagte hafte deliktisch, insbesondere wegen Betrugs gemäß § 263 StGB und wegen vorsätzliche sittenwidriger Schädigung gemäß § 263 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB und wegen vorsätzliche sittenwidriger Schädigung gemäß § 263 Abs. 2 BGB. Die Beklagte habe mit der besonderen Umweltfreundlichkeit ihrer Fahrzeuge mit falschen Angaben zum Schadstoffausstoß geworben. Auch habe die Beklagte nicht auf den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung und dem infolgedessen drohenden Zulassungsentzug hingewiesen. Die klägerische Partei sei dadurch geschädigt worden, weil sie infolge der Täuschung einen Kaufvertrag abgeschlossen habe, den sie bei Kenntnis der Umstände nicht abgeschlossen hätte. Sie habe ein Fahrzeug bezahlt und erhalten, das aufgrund des Mangels einen geringeren Marktwert habe. Für die Bestimmung des Schadens sei der Zeitpunkt der Vermögensverfügung maßgeblich und die von Beklagtenseite behauptete – von der klägerischen Partei in ihrer Wirksamkeit bestrittene - Möglichkeit der Nachbesserung irrelevant. Dieses Verhalten stelle auch eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung dar.

Der Kläger hat den Streitwert zunächst mit 22.000,00 € beziffert. Wegen der nicht berücksichtigten Nutzungsentschädigung haben die Parteien den Rechtsstreit in der mündlichen Verhandlung teilweise übereinstimmend für erledigt erklärt.

Der Kläger beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, 14.054,87 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 29.03.2014 Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs der Marke SKODA des Typs Superb Combi 2.0 TDI mit der

██████████ an die Klagepartei zu zahlen,

2. es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in Klageantrag 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Hilfsweise für den Fall des vollständigen Unterliegens mit dem Antrag zu 1. wird beantragt,

3. Die Beklagte wird verurteilt, einen in das Ermessen des Gerichts zu stellenden Schadensersatz in Höhe von mindestens 4.400,00 Euro an die Klagepartei zu zahlen,

4. es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei alle Schäden zu ersetzen, die dieser im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, es fehle an einem Mangel des Fahrzeugs. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich. Dennoch habe die Beklagte eine technische Überarbeitung angeboten, deren Durchführung wenig Zeit beanspruche und nur geringe Kosten verursache. Das Update habe auch keine negativen Auswirkungen auf die Leistung, den Verbrauch und den Verschleiß des Fahrzeugs. Ein merkantiler Minderwert der von der behaupteten Softwaremanipulation betroffenen Fahrzeuge bestehe nicht. Auch das Kraftfahrtbundesamt habe bestätigt, dass das Softwareupdate keine negativen Auswirkungen auf das Fahrzeug habe.

Bei der eingesetzten Software handle es sich auch nicht um eine unzulässige „Abschalteneinrichtung“, weil die Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke. Jedes Fahrzeug habe verschiedene Modi für Prüfstand und Fahrbetrieb. Maßgeblich für die Einhaltung der Grenzwerte sei allein der Schadstoffausstoß unter den vom Gesetzgeber festgelegten Laborbedingungen.

Im Übrigen sei es der klägerischen Partei auf die Einhaltung bestimmter Abgaswerte gar nicht angekommen.

Soweit man einen Schadensersatzanspruch bejahe, müsse sich die klägerische Partei jedenfalls einen Abzug für Nutzungsentschädigung entgegenhalten lassen.

Im Übrigen sei dieser Anspruch allerdings verjährt. Auf eine verjährungshemmende Wirkung wegen des Anschlusses an die Musterfeststellungsklage könne sich der Kläger nicht berufen, weil er von vorneherein die Durchführung einer Individualklage beabsichtigt und die Musterfeststellungsklage alleine zur Verjährungshemmung zweckentfremdet habe.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

I. Soweit die Parteien den Rechtsstreit für erledigt erklärt haben, war gem. § 91a ZPO nur noch über die Kosten zu entscheiden.

II. Die klägerische Partei hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch auf Erstattung des gezahlten Kaufpreises von 22.000,00 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung für die Nutzung des Fahrzeugs von 13.064,69 €, mithin von 8.953,31 € nebst Zinsen Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs und der Fahrzeugpapiere aus § 826 BGB.

Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen des mit einer Software zur Manipulation der Abgasaufbereitung im Prüfstandmodus versehenen streitgegenständlichen Dieselmotors, der deshalb als mangelhaft zu bewerten ist, den Abnehmer des Fahrzeugs, hier die klägerische Partei, geschädigt. Als Schaden stellt sich der Abschluss eines Kaufvertrags dar, den die klägerische Partei bei Kenntnis der Manipulation so nicht abgeschlossen hätte. Die Beklagte handelte auch mit Schädigungsvorsatz. Sie muss sich insoweit das Handeln ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter zurechnen lassen, welches hier zu unterstellen ist, weil die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast zu den betriebsinternen Strukturen und Entscheidungsabläufen, was die Entscheidung zum Einsatz der Software anbelangt, nicht nachgekommen ist. Unerheblich ist für die Beurteilung des vorliegenden Falls, dass die klägerische Partei ein Gebrauchtfahrzeug erworben hat. Das Handeln der Beklagten ist als besonders verwerflich und damit als sittenwidrig zu qualifizieren. Auf Rechtsfolgenseite steht der klägerischen Partei ein Anspruch zu, so gestellt zu werden, als hätte er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, das heißt auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

1. Der von der Beklagten in Verkehr gebrachte streitgegenständliche Dieselmotor ist im Hinblick auf die Ausstattung mit einer Software zur Manipulation der Abgasaufbereitung im Prüfstandmodus mangelhaft.

Durch die eingesetzte Software wird erreicht, dass das Fahrzeug im Prüfstand die Motorabgase einer anderen, intensiveren Abgasverarbeitung – nämlich einer erhöhten Abgasrückführung – zufführt und hierdurch ein geringerer Schadstoffausstoß generiert wird, als er in dem für den Straßenverkehr vorgesehenen Modus entstehen würde. Nach den veröffentlichten Zusammenstellun-

gen von Witt (NJW 2017, S. 3681) und Heintz (jM 2017, S. 354-359 m.w.N.) ist in der bisher ergangenen Rechtsprechung im Ergebnis unumstritten, dass ein Kfz, in dem die beschriebene Software eingebaut ist, einen Sachmangel aufweist.

Es ist jedenfalls ein Mangel im Sinn des § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB gegeben, weil ein solches Fahrzeug nicht der üblichen und berechtigterweise von einem Käufer zu erwartenden Beschaffenheit entspricht. Hierzu ist nicht etwa – wie die Beklagtenseite meint - ausreichend, dass das Fahrzeug technisch sicher und fahrbereit ist und formal über alle erforderlichen Genehmigungen verfügt. Ein Fahrzeugkäufer geht vielmehr berechtigterweise davon aus, dass das Fahrzeug die auf dem Prüfstand zu messenden Schadstoffwerte erzielt, ohne dass durch die Software die Abgasverarbeitung im Prüfstandmodus verändert wird. Zwar muss jedem interessierten Käufer bekannt sein, dass die im Prüfstand unter Laborbedingungen gemessenen Schadstoffwerte nicht denen im Fahrbetrieb entsprechen, sondern diese regelmäßig unterschreiten. Allerdings kann der Käufer davon ausgehen, dass die Abgasverarbeitung auf dem Prüfstand der im Fahrbetrieb entspricht und mithin in Korrelation zu dieser steht. Nur bei technisch gleichlaufender Motorsteuerung im Prüfstandbetrieb und Fahrbetrieb lassen die im Prüfbetrieb ermittelten Werte eine Aussage über die Umweltfreundlichkeit eines Fahrzeugs und einen Vergleich mit anderen Fahrzeug- und Motortypen zu. Durch die Manipulationssoftware und die hierdurch ersichtlichen besseren Abgaswerte im Prüfbetrieb wird die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte oder gar eine besondere Umweltfreundlichkeit vorgespiegelt, die tatsächlich im Fahrbetrieb nicht zu erreichen ist. Der Einsatz der mithin auch den Kunden täuschenden Software stellt eine Abweichung von der üblichen Beschaffenheit dar (ebenso OLG Hamm, Beschluss vom 21.06.2016 – 28 W 14/16 -, juris <Rn. 28>; OLG München, Beschluss vom 23.03.2017 – 3 U 4316/16 -, juris <Rn. 13>; LG Karlsruhe, Urteil vom 22.03.2017 – 4 O 118/16 -, juris <Rn. 40 f.>).

Ohne dass es hierauf noch entscheidend ankommt, ist auch davon auszugehen, dass die Software eine unzulässige und damit gesetzwidrige Abschalteneinrichtung im Sinn des Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Ziff. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellt (vgl. hierzu LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017 – 3 O 139/16 -, juris <Rn. 32>; LG Braunschweig, Urteil vom 06.02.2018 – 11 O 1175/17 -, juris <Rn. 96 ff.>; LG Freiburg, Urteil vom 09.05.2018 – 6 O 367/16 -, nicht veröffentlicht). Bei verständiger Auslegung der Norm muss die von der Beklagten Ziffer 2 eingesetzte Software als Abschalteneinrichtung angesehen werden. Denn sie setzt die den Stickoxydausstoß im Prüfstandmodus verringernde Abgasrückführung im Fahrbetrieb außer Kraft mit der Folge, dass der Stickoxydausstoß im Fahrbetrieb höher ist als bei Beibehaltung des für den Prüfstand geltenden Modus. Die Argumentation der Beklagtenseite, eine Abschalteneinrichtung liege nicht vor, weil nicht auf das Emissionskontrollsystem eingewirkt werde, sondern lediglich auf einen innermotorischen Vorgang, überzeugt nicht. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung ist

dem Sinn der Regelung nach als Verstoß gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen zu bewerten. Eine den Abgasausstoß ausschließlich im Prüfstandmodus verbessernde Programmierung der Abgasbehandlung ist als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften anzusehen. Die klägerische Partei durfte angesichts des gesetzlich normierten Verbots derartiger Abschaltvorrichtungen erwarten, dass eine solche nicht verbaut ist.

2. Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen auch die klägerische Partei geschädigt.

Durch das Inverkehrbringen der mit dieser Manipulationssoftware ausgestatteten Fahrzeuge hat die Beklagte die klägerische Partei auch geschädigt. Der Schaden besteht hier bereits in der Eingehung eines wirtschaftlich nachteiligen und so von der klägerischen Partei nicht gewollten Kaufvertrags (vgl. hierzu Wagner, in: MüKo-BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 41 ff.; LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017 – 3 O 139/16 -, juris <Rn. 31>). Dass es sich um einen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag handelt, zeigt sich schon daran, dass das Kraftfahrtbundesamt mit der Entziehung der Zulassung wegen der Manipulationssoftware gedroht hat und der daraus drohende Verlust der Nutzungsmöglichkeit nur durch das Aufspielen einer Software der Beklagten abgewendet werden kann. Es liegt auf der Hand, dass ein verständiger Käufer, der auf die Manipulationssoftware hingewiesen wird, auch bereits vor Aufdeckung des sogenannten „VW-Skandals“, schon im Hinblick auf das Risiko eines Einschreitens des Kraftfahrtbundesamts das Fahrzeug allenfalls zu einem verminderten Preis gekauft hätte. Auch wenn man entgegen den ersten erstinstanzlich eingeholten Gutachten nicht von einem Minderwert der Fahrzeuge mit diesem Motor ausgehen sollte, stellte allein der Abschluss eines Kaufvertrags über ein Fahrzeug, dessen Wiederverkaufsmöglichkeit ungewiss ist, einen Schaden dar. Bereits mit dem Abschluss des Vertrags, nicht erst mit der Realisierung des drohenden, aber noch ungewissen Verlusts, ist ein Vermögensschaden beim Käufer eingetreten (vgl. Wagner, a.a.O. Rn. 43).

Das Nachbesserungsangebot der Beklagten, ein Softwareupdate entsprechend den Vorgaben des Kraftfahrtbundesamts aufzuspielen, führt nicht dazu, dass ein Schaden im weit davorliegenden Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses verneint werden müsste. Es handelt sich insoweit auch nicht um eine Schadensbeseitigungsmaßnahme, auf die sich die klägerische Partei gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 Var. 2 BGB im Rahmen der ihn treffenden Schadensminderungspflicht einlassen müsste. Es ist der klägerischen Partei nicht zuzumuten, das betreffende Fahrzeug zu behalten und von dem Hersteller, welcher die manipulierte, den Käufer über die Abgaswerte täuschende Software aufgespielt hat, eine neue Software aufspielen zu lassen. Denn dem Käufer ist es nicht möglich, die Funktionsweise der Software zu prüfen, er müsste also auf die Sachkunde und Redlichkeit des Herstellers, der davor Kunden und Kraftfahrtbundesamt systematisch getäuscht hat, im Zeitpunkt der Nachbesserung vertrauen. Dies kann ihm nicht zugemutet werden (vgl. zur Unzumutbarkeit im Rahmen des § 440 BGB: LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016 – 2 O 83/16 -, juris <Rn. 37>). Es gibt auch keinen Grund den Schädiger, die Beklagte Ziffer 2, von dem fortbestehenden Risiko, dass sich die Softwarelösung im Langzeittest und

Echtbetrieb nicht als so wirksam und nebenwirkungsfrei darstellt, wie es die Beklagte behauptet, über § 254 Abs. 2 BGB zu entlasten und dieses Risiko auf den Geschädigten zu überbürden. Gleiches gilt für das Risiko einer Wertminderung der Fahrzeuge oder zumindest eines erschwerten Weiterverkaufs.

3. Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen und es ist von einer vorsätzlichen Schadenszufügung auszugehen.

a) Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB nach höchstrichterlicher Rechtsprechung voraus, dass nicht irgendein Mitarbeiter des Unternehmens, sondern ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinn des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 -, juris). Davon ist hier für die Entscheidung, die Manipulationssoftware in Dieselmotoren einzusetzen, auszugehen.

Grundsätzlich trifft die Klägerseite zwar die Beweislast für diejenigen Umstände, aus denen sich die Kenntnis verfassungsgemäß berufener Vertreter von der schädigenden Handlung ergibt. Allerdings trifft die Beklagte vorliegend eine sekundäre Darlegungslast zu den geschäftlichen Abläufen, der sie nicht nachgekommen ist.

Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag zu den maßgeblichen Umständen nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestrittene Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr auch unter Berücksichtigung des im Zivilprozess geltenden Grundsatzes, dass jede Partei die ihr günstigen Tatsachen grundsätzlich selbst beibringen muss, zumutbar ist, insoweit vorzutragen. Dies wird insbesondere bejaht, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen hat, wohingegen es sich um Umstände aus der Sphäre des Prozessgegners handelt, über die ihm nähere Angaben zumutbar sind (vgl. BGH, Urteil vom 07.12.1998 – II ZR 266/97 -, juris <Rn. 11>).

Das ist hier der Fall: Vorliegend geht es um die Entscheidungsabläufe im Unternehmen der Beklagten, in die die klägerische Partei keinerlei Einblick hat. Soweit die Behauptung der Beklagten zutreffend sein sollte, dass auch nach beinahe drei Jahren interner Ermittlungen die Entscheidungsabläufe noch nicht restlos aufgeklärt sind, hätte es ihr zumindest obliegen mitzuteilen, wer auf unterster Ebene den Einsatz der Software veranlasst hat und wie die Entscheidungsabläufe üblicherweise bei der Beklagten für solche grundlegenden Entwicklungsentscheidungen mit derart weitreichenden Risiken geregelt sind. Auch wäre konkreter Vortrag dazu erforderlich gewesen, weshalb vorliegend kein Mitglied des Vorstands in diese strategische Entscheidung von großer Tragweite eingebunden oder über diese zumindest in Kenntnis gesetzt worden sein soll.

Vorliegend erschiene es gänzlich überraschend, wenn die Entscheidung zum Einsatz der Software allein auf nachgeordneter Ebene erfolgt wäre: Die Entscheidung, eine solche Software zu

implementieren, hatte erhebliche strategische Tragweite und barg massive Risiken. Auch jedem Entwickler ist klar, dass die Gesetzeskonformität des Einsatzes einer solchen erkennbar dem Zweck der Verschleierung der wirklichen Abgaswerte dienenden Software zumindest fraglich ist. In einem funktionierenden Unternehmen – zumal einem solch großen wie der Beklagten – erscheint es fernliegend, dass über die Inkaufnahme solch unkalkulierbarer Risiken allein auf nachgeordneter Ebene entschieden worden sein soll. Dass ein solches Versagen der betriebsinternen Organisation der Beklagten oder ein vorsätzlich auch den Konzern schädigendes Verhalten einer kleinen Gruppe von Entwicklern vorgelegen habe, ist fernliegend und wird von Beklagtenseite auch nicht substantiiert behauptet.

Vor dem Hintergrund des arglistigen Verhaltens - jedenfalls aus der Sphäre der Beklagten - ist auch davon auszugehen, dass es bei Abwägung der Interessen der Parteien der Beklagten zumutbar ist, substantiiert zu den Entscheidungsprozessen und den bekannten Umständen, wie es zum Einsatz der Software gekommen ist, vorzutragen.

Infolge des unterbliebenen Vortrags der Beklagten zu besonderen Umständen, welche die Kenntnis des Vorstands ausschließen, ist davon auszugehen, dass wie in einem ordnungsgemäß organisierenden und funktionierenden Unternehmen die strategische Entscheidung, den risikobehafteten Einsatz einer solchen Software vorzunehmen, auf Vorstandsebene oder zumindest in Abstimmung mit der Vorstandsebene getroffen worden ist.

b) Es ist auch davon auszugehen, dass die mit der Vermarktung der manipulierten Motoren verbundene Schädigung der Kunden vorsätzlich erfolgte. Es liegt auf der Hand, dass den handelnden Organen klar war, dass die mit der manipulierten Software versehenen Fahrzeuge mangelhaft waren und nicht den einschlägigen Vorschriften entsprachen. Infolge dessen war auch bekannt, dass die Kunden die dennoch die Fahrzeuge der Beklagten erwarben, wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen, was billigend in Kauf genommen wurde.

4. Dass die klägerische Partei ein Gebrauchtfahrzeug und keinen Neuwagen erwarb, unterbricht den Zurechnungszusammenhang nicht. Die Beklagte stellt Fahrzeuge der gehobenen Preisklasse her, die bekannt dafür sind, einen hohen Wiederverkaufswert auf dem Gebrauchtmotormarkt zu erzielen. Hieran hat die Beklagte im Hinblick auf das daraus resultierende gute Markenimage, was sich auch in den gehobenen Neuwagenpreisen niederschlägt, ein eigenes wirtschaftliches Interesse. Für die Beklagte ist ohne weiteres vorhersehbar, dass die Fahrzeuge wiederverkauft werden und mithin durch den Einsatz der Manipulationssoftware auch die Gebrauchtwagenkäufer geschädigt werden. Auch hierauf erstreckt sich der Schädigungsvorsatz.

5. Die Entscheidung, die Software einzusetzen und derart manipulierte Motoren auf den Markt zu bringen, verstieß auch gegen die guten Sitten.

Objektiv sittenwidrig ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein Verhalten, das nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und

Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss über die objektive Sittenwidrigkeit hinaus eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. Sprau, in: Palandt, BGB, 77. Auflage 2018, § 826 Rn. 4; BGH, Urteil vom 15.10.2013 – VI ZR 124/12 -, juris).

Unter Würdigung sämtlicher Umstände ist vorliegend von der Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten auszugehen: Der Einsatz der Software erfolgte ersichtlich dazu, teurere technische Maßnahmen zur Abgasaufbereitung zu vermeiden, also zur Kostensenkung und mithin um einen Wettbewerbsvorteil unlauter zu erlangen. Durch die Software sollte zugleich verschleiert werden, dass die Motoren technisch nicht geeignet waren, die hohen Umweltstandards einzuhalten. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung der Käufer gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017 – 3 O 139/16 -, juris <Rn. 47>). Von besonderer Verwerflichkeit ist hierbei die systematische und planmäßige Täuschung, die überdies für einen technischen Laien nicht und selbst für einen Fachmann kaum aufzudecken war (vgl. Reichold, in: Herberger / Martinek / Rüßmann u.a., jurisPK-BGB, 8. Auflage 2017, § 826 Rn. 57: „planmäßige Verschleierung“).

Mithin steht der klägerischen Partei ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB gegen die Beklagte zu.

6. Im Rahmen des § 826 BGB richtet sich die Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs auf den Ersatz des sogenannten negativen Interesses. Der Geschädigte hat einen Anspruch, so gestellt zu werden, wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde (vgl. Oechsler, in: Staudinger, BGB, Neubearbeitung 2018, § 826 Rn. 153). Die klägerische Partei ist so zu stellen, wie wenn sie den schädigenden Vertrag nicht abgeschlossen hätte, und hat folglich einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages gegenüber der Beklagten. Unerheblich ist insoweit, dass die Beklagte nicht an dem den Schaden verursachenden Kaufvertrag beteiligt war (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017 – 3 O 139/16 -, juris <Rn. 72>; LG Paderborn, Urteil vom 07.04.2017 – 2 O 118/16 -, juris <Rn. 56 ff.>; auch OLG München, Urteil vom 20.08.1999 - 14 U 860/98 -, juris <Rn. 13>).

a) Bei der Rückabwicklung muss die klägerische Partei sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihr gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Deren Wert ist entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur kaufvertraglichen Rückabwicklung nach der Methode des linearen Wertschwunds zu berechnen, das heißt nach der Formel: Bruttokaufpreis mal gefahrene Kilometer geteilt durch voraussichtliche Restlaufleistung im Zeitpunkt des Kaufs (vgl. Reinking/Eggert, Autokauf, 13. Auflage 2017, Rn. 3564).

b) Das Gericht hat die Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs analog § 287 ZPO zu schätzen. Zu berücksichtigen ist, dass die Fahrleistung, die ein Fahrzeug in seiner Lebensdauer zurücklegen kann, von verschiedenen Faktoren abhängig ist, insbesondere nicht nur von der Lebensdauer des Motors, sondern auch der anderen Bauteile. Die Lebensdauer des Motors ist unter anderem von Größe und Leistung des Motors und insbesondere auch vom Nutzungsverhalten abhängig. Für Dieselfahrzeuge dieser Preisklasse und Qualität wird die durchschnittliche Laufleistung bislang überwiegend auf 250.000 km geschätzt, gelegentlich auch bis zu 300.000 km. Das Gericht schätzt mit der bislang überwiegenden Rechtsprechung die durchschnittliche zu erwartende Gesamtlauflistung auf 250.000 km.

Die gefahrenen Kilometer betragen am 01.10.2020 unstreitig 138.241 km. Auf dieser Grundlage schätzt das Gericht die Fahrleistung.

Daraus ergibt sich beim streitgegenständlichen Kaufpreis eine Nutzungsentschädigung von 13.064,69 €.

7. Der Anspruch auf Verzinsung des von Beklagtenseite zu zahlenden Schadensersatzbetrags ergibt sich aus § 291, 288 Abs. 1 ZPO. Die beantragte Anwendung von § 849 BGB würde über den Wortlaut hinaus erfolgen. Hierfür besteht kein Anlass, da dies zu einer ungerechtfertigten Überkompensation führen würde.

8. Verjährung ist nicht eingetreten.

Für Schadensersatzansprüche nach §§ 826, 31 BGB und nach § 831 BGB in Verbindung mit § 826 BGB gilt die regelmäßige 3-jährige Verjährungsfrist nach § 195 BGB (vgl. BGH, Urteil vom 24.07.2012, II ZR 177/11, juris Rn. 14). Die Verjährungsfrist beginnt gem. § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Anspruchsteller Kenntnis der den Anspruch begründenden Umstände sowie der Person des Schuldners hat oder die Kenntnis infolge grober Fahrlässigkeit nicht hat (so OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. Juli 2020 – 13 U 999/19 –, Rn. 69, juris).

Die erforderliche Kenntnis liegt im Allgemeinen vor, wenn dem Geschädigten die Erhebung einer Schadensersatzklage, sei es auch nur in Form der Feststellungsklage, Erfolg versprechend, wenn auch nicht risikolos möglich ist. Weder ist es notwendig, dass der Geschädigte alle Einzelumstände kennt, die für die Beurteilung möglicherweise Bedeutung haben, noch muss er bereits hinreichend sichere Beweismittel in der Hand haben, um einen Rechtsstreit im Wesentlichen risikolos führen zu können. Auch kommt es, abgesehen von Ausnahmefällen, nicht auf eine zutreffende rechtliche Würdigung an (BGH, Urteil vom 15. November 2011 – XI ZR 54/09, juris Rn. 52).

Grob fahrlässige Unkenntnis liegt vor, wenn dem Gläubiger die Kenntnis fehlt, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich grobem Maße verletzt und auch ganz nahe liegende

Überlegungen nicht angestellt oder das nicht beachtet hat, was jedem hätte einleuchten müssen (BGH, Urteil vom 15. November 2011 – XI ZR 54/09, juris Rn. 53). Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schwerwiegenden und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus (BGH, Urteil vom 15.03.2016 - XI ZR 122/14, juris Rn. 34; BGH, Urteil vom 10.11.2009 - VI ZR 247/09, juris Rn. 13). Dem Gläubiger muss persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung („Verschulden gegen sich selbst“) vorgeworfen werden können, weil sich ihm die den Anspruch begründenden Umstände förmlich aufgedrängt haben, er davor aber die Augen verschlossen hat (so OLG Karlsruhe, Urteil vom 24. Juli 2020 – 13 U 999/19 –, Rn. 70 - 71, juris).

Ausgehend hiervon war der Kläger nicht verpflichtet im Jahr 2015 oder 2016 Klage zu erheben. Zwar hat das Gericht aufgrund des Sach- und Streitstandes das Vorbringen der Beklagten als zutreffend zu unterstellen, der Kläger habe bereits im Jahr 2015 von der Betroffenheit seines Fahrzeugs Kenntnis gehabt. Jedoch war nicht geklärt, wer als Anspruchsgegner in Betracht kam. Die Beklagte beruft sich bis heute darauf, dass kein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB von der Manipulation Kenntnis hatte. Liegen derartige Unklarheiten über die handelnden Personen vor, wie es jedenfalls in den genannten Jahren der Fall war, kann von einem Rechtssuchenden nicht verlangt werden, das Risiko eines Prozesses auf sich zu nehmen. Die Verjährung hat mithin frühestens im Jahr 2017 zu laufen begonnen. Der Anspruch war deshalb bei Klageerhebung noch nicht verjährt.

9. Ein Anspruch auf Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht nicht. Die Beauftragung erfolgte zu einem Zeitpunkt zu der unter Rechtsanwälten allgemein bekannt war, dass die Beklagte außergerichtlich keiner Einigung zustimmt, so dass dieses Tätigwerden von vorneherein aussichtslos war. Das Wissen ihrer Prozessbevollmächtigten muss sich die klägerische Partei zurechnen lassen.

III. Der Annahmeverzug war nicht festzustellen, da die Rückgabe des Pkw nicht ordnungsgemäß unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung angeboten worden war. Mit Zustellung der Klage kam die Beklagte in Annahmeverzug, so dass dies antragsgemäß auszusprechen war. Aus diesem Grund war auch der Zinsanspruch zu begrenzen.

IV. Da der Hauptantrag als begründet angesehen wurde, war eine Entscheidung über den Hilfsantrag entbehrlich.

V. Die Entscheidung über die Kosten folgt aus §§ 91a, 92 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, 2 ZPO. Soweit zunächst keine Nutzungsentschädigung berücksichtigt worden war, hat insoweit der Kläger die Kosten nach § 91a ZPO zu tragen. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 Satz 2 ZPO. Der Streitwert beruht auf §§ 39, 45, 48 GKG, 3 ff. ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Freiburg im Breisgau
Salzstraße 17
79098 Freiburg im Breisgau

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Burgmann
Richter am Landgericht