



Landgericht Frankfurt am Main

Aktenzeichen: 2-12 O 16/18

Es wird gebeten, bei allen Eingaben das vorstehende Aktenzeichen anzugeben

Verkündet am: 23.10.2018

Appel, JFAe
UrkundsbeamtIn/-beamter der Geschäftsstelle



Im Namen des Volkes
Urteil

In dem Rechtsstreit

[Redacted]

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. HMS BarthelmeßGörzel, Hohenstaufenring 57a,
50674 Köln

gegen

Volkswagen AG

[Redacted]

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

[Redacted]

hat die 12. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Dr. Klinger als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11.10.2018 für Recht erkannt:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 24.253,36 nebst Zinsen hieraus i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10.10.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des PKW der Marke Volkswagen, Modell CC 2.0 TDI, Fahrzeug-Identitätsnummer [REDACTED]
- II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des oben genannten PKW im Annahmeverzug befindet.
- III. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger zur Begleichung seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten € 1.358,86 zu zahlen.
- IV. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- V. Die Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger zu 10 % und die Beklagte zu 90 %.
- VI. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Der Kläger verfolgt Schadensersatzansprüche wegen des Kaufs eines Fahrzeugs der Marke VW im Zusammenhang mit dem sogenannten „VW- Abgasskandal“.

Der Kläger kaufte am 08.07.2015 bei [REDACTED] einen Diesel-PKW der Marke VW, Modell CC 2.0 TDI zu einem Kaufpreis von € 36.889,32 – inklusive Finanzierungskosten-. Der Kaufpreis machte € 31.470,- aus. Die Zinsen betragen € 3.285,93. Die KSB/KSB Plus machte € 2.133,39 aus. Der streitgegenständliche PKW trägt die Fahrzeug-Identitätsnummer [REDACTED].

Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug war – ebenso wie bei rund 2,4 Millionen weiteren Fahrzeugen der Beklagten - im Werk der Beklagten eine Motorensteuerungsgerätesoftware installiert worden, die es erkennt, wenn das Fahrzeug auf dem Prüfstand den

Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt, und dann einen besonderen Modus aktiviert (sog. Modus 1). Hierbei knüpfte die Software zur Erkennung der Modusänderung an den Umstand an, dass keine Lenkbewegung im Prüfstand stattfindet. Im normalen Betrieb verbleibt die Motorensteuerung im Modus O, mit einer anderen Rußpartikelfilternutzung als im Modus 1. In diesem Modus wird die Rückführung von Abgasen im Vergleich zu dem normalen Betriebsmodus verändert, wodurch der nach der Euro-5-Norm vorgegebene NOx-Grenzwert während des Durchfahrens des NEFZ eingehalten wird. Im normalen Fahrbetrieb - auch unter vergleichbaren Bedingungen wie im NEFZ - wird dieser Modus deaktiviert, wodurch es zu einem höheren Schadstoffausstoß kommt. Durch Verwendung der Motorensteuerungsgerätesoftware erlangte die Beklagte die EG-Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug.

Das Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtete die Beklagte mit zwischenzeitlich rechtskräftigem Bescheid vom 15.10.2015, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor EA 189 - wie sie auch bei dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug installiert ist - die aus Sicht des Bundesamtes unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und nachzuweisen, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden. Die Beklagte entwickelte ein Update für die Motorensteuerungsgerätesoftware, nach dessen Einspielen das Fahrzeug nur noch über einen einheitlichen Betriebsmodus verfügt. Das Kraftfahrt-Bundesamt sieht das Aufspielen des Updates als verpflichtend an. Wer davon absieht, muss damit rechnen, dass der Zustand des Fahrzeugs von den Prüforganisationen im Rahmen der Hauptuntersuchung als erheblicher Mangel eingestuft wird. Unter Umständen ist auch mit einem Entzug der Zulassung zu rechnen.

Am 18.09.2015 gab die US-amerikanische Umweltbehörde EPA bekannt, dass die Beklagte Abgastests manipuliere. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) richtete einen Untersuchungsausschuss wegen der vorbeschriebenen Manipulation ein. Es teilte mit - wie auf seiner Homepage zu lesen ist - dass der Rückruf der Beklagten verbindlich sei und dass Fahrzeugen, die nicht umgerüstet werden, die Betriebserlaubnis entzogen werden könne.

Der Kläger behauptet, die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs sei für ihn auch ein Kaufargument gewesen. Der Einbau der Software sei mit Wissen leitender Mitarbeiter der Beklagten, insbesondere auf Anweisung des Entwicklungsvorstandes Hackenberg erfolgt. Die verantwortlichen Mitarbeiter Gottweis, Schmidt, Peter, Neusser, Dorenkamp,

Hädler und Liang hätten Kenntnis vom Einbau der unzulässigen Software gehabt, ebenso wie der gesamte Vorstand der Beklagten und insbesondere der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten Winterkorn. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Beklagten sei als Qualitätsfanatiker bekannt gewesen. Es sei unrealistisch anzunehmen, dass jemandem wie Herrn Winterkorn der Einbau der gezielt zu Manipulationszwecken eingesetzten Abschaltvorrichtung verborgen geblieben sein soll. Der Kläger meint, ihm stünde daher gegenüber der Beklagten ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB, §§ 823 II BGB, § 263 StGB zur Seite, ihm sei auch ein Schaden durch den Kauf entstanden. Das Fahrzeug habe auf Grund der Manipulationen einen erheblichen Wertverlust erlitten und der Marktwert sei inzwischen deutlich gesunken. Die ausgefeilte Manipulation der Abgaswerte lasse keinen anderen Schluss als ein vorsätzliches Verhalten der Beklagten zu. Sie habe daher auch in dem Bewusstsein der Rechtswidrigkeit ihres Verhaltens und mit Schädigungsabsicht gehandelt.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 27.055,58 nebst Zinsen hieraus i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.01.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des PKW der Marke Volkswagen, Modell CC 2.0 TDI, Fahrzeug-Identitätsnummer XXXXXXXXXXXX
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des oben genannten PKW im Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, der Klagepartei zur Begleichung seiner vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten € 1.358,86 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, das klägerische Fahrzeug sei nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen worden, da die streitgegenständliche Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke, sondern nur dazu führe, dass Abgase beim Durchfahren des

Neuen Europäischen Fahrzyklus in den Motor zurückgeführt würden, bevor sie überhaupt das Emissionskontrollsystem erreichen, ohne im realen Fahrbetrieb auf das Emissionskontrollsystem einzuwirken. Entscheidend sei, dass das Fahrzeug technisch sicher, in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt und die für das Fahrzeug erteilte EG-Typengenehmigung nicht aufgehoben worden sei. Die Beklagte ist der Auffassung, durch die Freigabebestätigung des Kraftfahrt-Bundesamtes für das Software-Update stehe fest, dass es nach Durchführung der Software-Updates zu keinerlei negativen Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Emissionswerte, Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen komme. Ein Mangel liege daher bereits nicht am streitgegenständlichen PKW vor. Die Beklagte ist der Ansicht, sie habe nicht sittenwidrig gehandelt.

Zudem habe der darlegungs- und beweisbelastete Kläger nicht substantiiert vorgetragen, wer zu welchem Zeitpunkt von dem Einbau der Software überhaupt Kenntnis gehabt habe, dass Personen, deren Kenntnisse der Beklagten zuzurechnen wären, mit Vorsatz hinsichtlich eines angeblichen Schadens der klagenden Partei gehandelt hätten. Die Behauptungen des Klägers erfolgten ins Blaue hinein. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien. Die Entscheidung hinsichtlich der streitgegenständlichen Software sei von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Die Beklagte treffe auch keine sekundäre Darlegungslast. Der klagenden Partei sei durch den Vertragsschluss über das streitgegenständliche Fahrzeug auch kein Schaden entstanden. Dieser ergebe sich weder aus Nutzungsnachteilen noch aus einer Verringerung des Marktwertes.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Dem Kläger steht gegenüber der Beklagten dem Grunde nach ein Schadensersatz gemäß § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu. Wie unten auszuführen sein

wird, muss sich der Kläger jedoch für die von ihm erfolgte Nutzung des Fahrzeugs die Gebrauchsvorteile anrechnen lassen.

Dem Kläger steht gegenüber der Beklagten Anspruch auf Zahlung von € 24.253,36 nach § 826 BGB zu.

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenen Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Der Kläger ist im Sinne des § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden, was der Beklagten auch zuzurechnen ist.

Die hier vorwerfbare Schädigung des Klägers liegt vorliegend in dem arglistigen Inverkehrbringen des mangelhaften Fahrzeugs unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Funktion zur Manipulation der Emissionswerte auf dem Prüfstand durch Verantwortliche der Beklagten. Diese haben bewusst und absichtsvoll die Abschaltsoftware im Prüfstand im Rahmen der Serienproduktion einbauen lassen.

Das streitgegenständliche Fahrzeug war mangelhaft.

Der Dieselmotor des Fahrzeugs war nämlich mit einer unzulässigen Abschalt-Einrichtung im Sinne einer abgasmanipulierenden Software versehen. Nach der Auflage des Kraftfahrtbundesamtes war ein Software-Update zwingend erforderlich, um nicht den Verlust der Allgemeinen Betriebserlaubnis zu riskieren. Aus diesem Umstand folgt bereits zwingend, dass das Fahrzeug ohne ein solches Update nicht vorschriftsmäßig und demnach mangelhaft war. Fahrzeugkäufer mussten zudem nicht damit rechnen, dass der Schadstoffausstoß auf dem Prüfstand mithilfe einer Software gezielt manipuliert wird.

Dem Kläger ist dadurch auch ein Schaden entstanden. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nämlich nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (BGH, NJW 2004, 2971-2974 Rn. 41; BGH NJW-RR 2015, 275 Rn. 19). Der gemäß § 826 BGB ersatzfähige Schaden wird weit verstanden und beschränkt sich gerade nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter. Erfasst wird ganz allgemein jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage. Das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjektes

(Münchener Kommentar, BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 42). Folglich stellt bereits die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt. Im Fall der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung wieder befreien können (BGH NJW-RR 2015, 275). Davon ausgehend liegt der Schaden des Klägers in dem Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags über ein mangelhaftes Fahrzeug.

Das Inverkehrbringen von mangelhaften Fahrzeugen dieser Bauart unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Funktion zur Manipulation der Emissionswerte auf dem Prüfstand durch die Verantwortlichen der Beklagten war ursächlich für den Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch den Kläger. Der Kläger hätte den Kaufvertrag in Kenntnis des Mangels auch nicht geschlossen. Dies steht zur Überzeugung der Kammer unzweifelhaft fest. Hätte die Beklagte die Funktionsweise der Software bei Markteinführung des Motors EA 189 im Jahr 2008 offen gelegt, wäre ohnehin das von dem Kläger im Jahre 2015 gekaufte Fahrzeug in dieser Form wegen zeitnahen Einschreitens der zuständigen Behörden nicht mehr verkauft worden, wie die Entwicklung nach dem tatsächlichen Bekanntwerden der Manipulation im Jahr 2015 zeigt. Jedenfalls wären dem Kläger die mit dem Erwerb eines betroffenen Fahrzeugs verbundenen Risiken für Hauptuntersuchung und Zulassung infolge öffentlicher Diskussion so deutlich vor Augen gestanden, dass sie von dem Kauf des mangelhaften Fahrzeugs abgesehen hätte. Kein vernünftiger Käufer würde sich auf die Unsicherheit des möglichen Widerrufs der Zulassung einlassen und ein solches Fahrzeug erwerben. Der Käufer eines Wagens will vernünftigerweise auch nicht die Unsicherheiten und Unannehmlichkeiten einer erforderlichen technischen Überarbeitung in Kauf nehmen, sondern erwartet ein im ausgelieferten Zustand dauerhaft nutzbares Fahrzeug. Vorliegend erfolgte der Kauf im Juli 2015. Das Kraftfahrt-Bundesamt äußerte sich erst danach mit Pressemitteilung vom 16.10.2015 (Anlage K 20).

Der Schaden des Klägers in Form des ungewollten Vertrags ist entgegen der Auffassung der Beklagten unabhängig davon eingetreten, ob das streitgegenständliche Fahrzeug durch die verwendete Software einen Wertverlust erlitten hat oder ob das streitgegenständliche Fahrzeug, verglichen mit vergleichbaren Modellen anderer Hersteller, im realen

Fahrbetrieb vergleichsweise emissionsarm und kraftstoffsparend ist. Ebenso ändert an dem oben festgestellten Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses auch die technische Überarbeitung ("Software-Update") des Fahrzeugs nichts, denn nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes muss sich der arglistig getäuschte Käufer einer mangelhaften Sache nicht auf eine Beseitigung des Mangels verweisen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 08.12.2006, AZ V ZR 249/05). Gerade der Käufer eines –nahezu- Neuwagens, vorliegend war das Baujahr des streitgegenständlichen Fahrzeuges 2014, will nach der Lebenserfahrung kein mangelhaftes Fahrzeug erwerben, auch wenn der Mangel noch beseitigt werden soll.

Die Schadenszufügung ist auch sittenwidrig erfolgt.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob die Handlung nach ihrem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht vereinbar ist (BGH, WM 2014, 71Rn. 23 m.w.N.). Für die Annahme einer Sittenwidrigkeit genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft (BGH, NJW 2014, 1380 Rn. 8 m.w.N.).

Gemessen an diesen Grundsätzen stellt sich das Verhalten der Verantwortlichen der Beklagten als sittenwidrig dar, denn eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses - insbesondere unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände - begründen regelmäßig die Sittenwidrigkeit (Palandt, BGB, 77. Aufl., § 826 Rn. 20). Insbesondere hat die Rechtsprechung dies für das arglistige Verschweigen eines Mangels durch den Verkäufer angenommen (BGH, Urteil vom 20. April 1988 - VIII ZR 35/87 -, Rn. 12; vgl. auch Staudinger/Oechsler (2018) BGB § 826, Rn. 184). Ebenso als sittenwidrig anerkannt ist die vorsätzliche Herbeiführung eines (Sach-)Mangels (Staudinger/Oechsler (2018) BGB § 826, Rn. 184 m.w.N.). Dass Verantwortliche der Beklagten vorsätzlich mangelhafte Fahrzeuge unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Funktion zur Manipulation der Emissionswerte auf dem Prüfstand in Verkehr gebracht haben, stellt sich danach als sittenwidrig dar. Die Bewertung als sittenwidrig kann die Beklagte auch nicht mit Erfolg mit der Argumentation zu Fall bringen, dass es sich angeblich nur um einen unerheblichen Mangel im Sinne von § 323 V, S.2 BGB handeln würde, denn der Aufwand für das Software update sei denkbar gering. Auf die Mangelbeseitigung muss sich der Kläger aus den oben dargelegten Gründen gar nicht einlassen. Zum anderen bewertet die Kammer den

Mangel durchaus als erheblich, denn das KBA drohte mit dem Entzug der Typenzulassung.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Beklagte bei den von ihr hergestellten Motoren durch den Einbau einer Erkennungssoftware bewirkt hat, dass diese erkannte, wenn sich das Fahrzeug im Prüfstand befand, um dann ein speziell nur für den Prüfzyklus vorgesehenes Abgasrückführungsverfahren einzuleiten, bei dem die gesetzlichen Grenzwerte der EU-Verordnung 715/2007/EG über die Typengenehmigung von leichten Pkw und Nutzfahrzeugen für Abgase eingehalten werden, um die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die erteilte EG-Typengenehmigung wirksam erteilt wurde und dass allgemein bekannt sein mag, dass die unter Laborbedingungen ermittelten Herstellerangaben nicht den Emissionswerten im normalen Straßenverkehr entsprechen. Vielmehr ist für die Entscheidung, ob das Verhalten der Beklagten verwerflich ist, darauf abzustellen, dass die Beklagte für das Zulassungsverfahren einen Betriebsmodus entwickelt und eingebaut hat, dessen alleiniger Zweck in der Manipulation des Schadstoffausstoßes im Genehmigungsverfahren bestand. Wenn üblicherweise im Labor andere Messwerte erzielt werden als im realen Fahrbetrieb, so liegt dies daran, dass die äußeren Rahmenbedingungen eben nicht dem normalen Fahrbetrieb entsprechen, nicht jedoch an einer gezielten Manipulation, die dem Verbraucher bewusst verschwiegen wird.

Das schädigende Verhalten der Beklagten ist sowohl wegen seines Zwecks als auch wegen des angewandten Mittels als auch mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung als verwerflich anzusehen. Die Beklagte hat mit dem Einsatz der Manipulationssoftware massenhaft und mit erheblichem technischem Aufwand gesetzliche Vorschriften zum Umwelt- und Gesundheitsschutz ausgehebelt und zugleich Kunden getäuscht. Sie hat damit nicht einfach nur Abgasvorschriften außer Acht gelassen und erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt, sondern zugleich eine planmäßige Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Verbrauchern und Mitwettbewerbern vorgenommen, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder um sich wettbewerbsfähig zu halten, weil sie entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen teureren Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen. Dies gilt insbesondere vor

dem Hintergrund, dass es sich bei der Anschaffung eines Fahrzeugs für einen Verbraucher in der Regel um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht handelt und ein Verbraucher als technischer Laie die Manipulation nicht erkennen kann. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit des Verbrauchers bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt, was eine besonders verwerfliche Vorgehensweise darstellt.

Die Beklagte hat bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen der Verbraucher ausgenutzt. Sie verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, das auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses Vertrauen hat sie genutzt, als sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat („CleanDiesel“). Verbraucher haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren ohne die Software allerdings nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen. Zwar ist es nicht schon verwerflich, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen der Verbraucher nicht genügt. Ein Unternehmen darf sich auch auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen, wenn es dies will. Die unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo - wie hier - das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essenziellen Schädigung der potentiellen Kunden ausgenutzt wird, um aus Gewinnstreben sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen (so auch Landgericht Frankfurt, 2-21 O 406/17).

Die Beklagte ist ein bedeutender Fahrzeughersteller und -exporteur Deutschlands, so dass von ihr vorgenommene gezielte Manipulationen in Genehmigungsverfahren geeignet sind, das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu untergraben. Aus der Konzerngröße der Beklagten können sich aus einer solchen gezielten Manipulation des Genehmigungsverfahrens Risiken in volkswirtschaftlich relevanter Dimension ergeben. Wenn die Beklagte behauptet, dass die Folgen des Einsatzes der Software für den Kläger nicht „spürbar“ seien, ändert dies nichts daran, dass die Beklagte ein solches Risiko negativer Entwicklungen mit volkswirtschaftlich messbaren Auswirkungen jedenfalls ihrem mit missbräuchlichen Mitteln verfolgten eigenen Gewinnstreben untergeordnet hat und damit verwerflich handelte.

Die sittenwidrige Schädigung erfolgte auch vorsätzlich.

Die Vorschrift des § 826 BGB setzt kein absichtliches oder arglistiges Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste. Es ist auch nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat, sondern es reicht das Bewusstsein, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt sowie das billigende in Kauf nehmen des Schädigungsrisikos (Münchener Kommentar, BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 27).

Gemessen an diesen Grundsätzen lag vorsätzliches Handeln seitens der Verantwortlichen der Beklagten vor. Die Abgassoftware wurde allein zu dem Zweck eingebaut, um die Abgaswerte der Dieselmotoren zu beschönigen und in der Folge dafür zu sorgen, dass die Dieselmotoren unabhängig von den vorgeschriebenen Grenzwerten die Euro 5-Zulassung erhalten werden und damit vertrieben werden konnten. Es ist gerade Sinn dieser manipulierenden Software, den Rechtsverkehr, d.h. Zulassungsbehörden, Kunden und Wettbewerber zu täuschen. Wenn sich eine solche Einstellung bei den Motoren der Serie EA 189 ausnahmslos bei jedem Motor dieser Serie findet, lässt dies den Rückschluss zu, dass die Motoren mit dieser Einstellung planvoll und absichtlich produziert und in den Verkehr gebracht worden sind. Der Einsatz dieser Software setzt denotwendig eine aktive, im Hinblick auf dieses Ergebnis gewollte präzise Programmierung voraus und schließt die Annahme einer fahrlässigen Herbeiführung dieses Zustands aus. Dabei nahmen die Verantwortlichen billigend in Kauf, dass der Einsatz der Software unredlich im Verhältnis zu den potentiellen Kunden und gesetzeswidrig sein konnte. Dass Endverbraucher wie die klagende Partei sittenwidrig geschädigt würden, haben die Verantwortlichen als mögliche Folge in Kauf genommen, auch wenn sich ihre unmittelbare Absicht auf die Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand bezog. Konkret nahmen sie in Kauf, Käufer wie die klagende Partei zum Erwerb eines Fahrzeugs zu veranlassen, von dem diese in Kenntnis der Sachlage abgesehen hätten. Dass die Kunden von der in den EA 189-Motoren eingebauten Software keine Kenntnis haben konnten, war den Verantwortlichen der Beklagten bewusst. Die Verantwortlichen der Beklagten haben nach Überzeugung des Gerichts überdies zumindest billigend in Kauf genommen, dass die Software zur Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand bei Bekanntwerden von den zuständigen Behörden als unzulässig eingestuft und deren Beseitigung gefordert werden würde, wofür schon die strikte Geheimhaltung und die Verleugnung dieser Funktion nach deren Aufdeckung spricht. Dass die eingebaute Software in der Folge von den Prüforganisationen im Rahmen der Hauptuntersuchung als erheblicher Mangel eingestuft werden würde und deswegen auch ein Entzug der Zulassung drohen könnte, sind naheliegende Risiken, welche die Verantwortlichen der Beklagten nach Überzeugung des Gerichts ebenfalls billigend in Kauf

genommen haben, als sie sich zur gezielten Manipulation des zulassungsrelevanten Schadstoffausstoßes im Prüfstand entschlossen, um die Schadstoffgrenzwerte zu erreichen.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt grundsätzlich voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter i. S. d. § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15). Davon ist für die hier zu treffende Entscheidung auszugehen.

Festzustellen ist zunächst, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat, trotz Hinweises des Klägers nicht nachgekommen ist. Die Nichterfüllung der sekundären Darlegungslast der Beklagten hat zur Folge, dass davon auszugehen ist, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter alle Elemente des objektiven und subjektiven Tatbestandes des § 826 BGB verwirklicht hat.

Entgegen der Auffassung der Beklagten trifft sie eine entsprechende sekundäre Darlegungslast. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind. Diese Voraussetzungen liegen vorliegend vor, denn der Kläger hat keinerlei Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Die Beklagte hingegen hat jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen, um es so der klagenden Partei zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können.

Auch geht es hier um die Zurechnung einer objektiv feststehenden gezielten Manipulationsstrategie in einem Weltkonzern. Einer solchen Manipulationsstrategie immanent ist die Verschleierung der Verantwortlichkeit für den Fall, dass die Manipulation entdeckt wird.

Wenn aber eine objektiv sittenwidrige Schädigung im Sinne von § 826 BGB in einem Weltkonzern vorgenommen und hierbei zugleich naturgemäß dafür Sorge getragen wird, dass die Zurechnung einer solchen sittenwidrigen Schädigung zu einzelnen verantwortlichen Personen verschleiert wird, kann es nicht Aufgabe des Geschädigten sein, der nicht einmal bei unterbliebener Verschleierung hinreichenden Einblick in die Entscheidungsvorgänge und Verantwortlichkeiten hat, die Zurechnung zu verantwortlichen Entscheidungsträgern darzulegen.

Vor diesem Hintergrund kann die Beklagte im streitgegenständlichen Fall gegen die ihr obliegende sekundäre Darlegungslast nicht mit Erfolg argumentieren, dass diese angesichts der von ihr bestrittenen Kenntnis der Vorstandmitglieder letztlich zu einer gänzlichen Umkehrung der Regelungen zur Darlegungslast führt, weil die Beklagte im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast nunmehr zu einer negativen Tatsache - nämlich der nicht vorhandenen Kenntnis von Vorstandsmitgliedern - vortragen müsse, obwohl selbst im Rahmen der primären Darlegungslast für den Vortrag zu negativen Tatsachen Erleichterungen gelten. Anknüpfungspunkt für die sekundäre Darlegungslast der Beklagten sind konzerninterne Vorgänge, die von ihr bewusst verschleiert wurden mit dem Ziel, sich im Wege der Manipulation Sondervorteile zu verschaffen. In dieser Konstellation kommen Erleichterungen der sekundären Darlegungslast unter dem rechtlichen Anknüpfungspunkt des Vortrags zu negativen Tatsachen nicht in Betracht, weil dem Geschädigten die Aufdeckung der bewusst verschleierten internen Zurechnung nicht zugemutet werden kann und die Beklagte andernfalls von ihrer erfolgreichen Verschleierungstaktik noch prozessual profitieren würde.

Ihrer bestehenden sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen. Angesichts des Zeitablaufs seit Entdeckung der Softwaremanipulation ist der Vortrag, die Beklagte habe das ihr Mögliche unternommen, um den Behauptungen der klagenden Partei entgegenzutreten, unzureichend.

Jedenfalls liegt es außerhalb der Vorstellungskraft der Kammer, dass die wesentliche und mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte versehene Entscheidung, die in Rede stehenden Software in Millionen von Fahrzeugen - nicht nur in Europa - einzubauen, von gänzlich untergeordneten Mitarbeitern ohne Kenntnis und Billigung des Vorstandes getroffen, umgesetzt und über lange Zeit hinweg aufrechterhalten und durchgeführt wurde. Im Rahmen einer lebensnahen Betrachtung ist eine derartige Annahme schlicht fernliegend.

Die Beklagte trägt keine konkreten und nachvollziehbaren Tatsachen vor, die ein solches Szenario auch nur ansatzweise plausibilisieren. Insbesondere damit, dass die Beklagte sich darauf beschränkt zu behaupten, die Ermittlungen hätten keine Erkenntnisse ergeben, dass ein Vorstand (im aktienrechtlichen Sinn) Kenntnis von der Manipulation gehabt hat, kann sie ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügen. Dieser Vortrag ist gänzlich inhaltsleer und nicht nachprüfbar für den Kläger. Wenn die Beklagte aber nicht darlegt, welche Erkenntnisse im Hinblick auf die interne Verantwortlichkeit die Ermittlungen ergeben haben, kann von dem Kläger kein weiterer Vortrag zum Kenntnisstand der entscheidenden Personen verlangt werden.

Auf der Rechtsfolgenseite steht dem Kläger ein Anspruch auf Zahlung von € 24.253,36 Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des Fahrzeugs verlangen.

Gemäß § 249 I BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Vorliegend bedeutet dies, dass die klagende Partei so zu stellen ist, wie wenn sie den Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht geschlossen hätte.

Der Kläger hätte das Fahrzeug nicht für € 31.400,- gekauft und den Kaufpreis bezahlt.

Allerdings muss sich der Kläger den Nutzungsvorteil als Vermögensvorteil anrechnen lassen. Anerkannt ist, dass der Geschädigte durch ein schädigendes Ereignis nämlich nicht besser stehen darf. Der Vorteilsausgleich erfolgt von Amts wegen.

Die Berechnung des Nutzungswerts erfolgt, indem der Bruttokaufpreis mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und das Produkt durch die zu erwartende Gesamt(rest)laufleistung des Fahrzeugs dividiert wird.

Die voraussichtliche Gesamtlaufleistung schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km.

Der Kaufpreis ist mit € 31.470,00 anzusetzen.

Es errechnen sich ausgleichende Vorteile auf folgender Grundlage wie folgt:

Voraussichtliche Gesamtlaufleistung:	250.000,00 km
Km- Stand bei Kauf:	13.163,00 km

Voraussichtliche Restlaufleistung:	236.837,00 km
Km-Stand mündliche Verhandlung:	113.544,00 km
Anzurechnende Laufleistung	100.381,00 km

$$\frac{\text{€ } 31.470,00 * 100.381,00 \text{ km}}{250.000 \text{ km}} = \text{€ } 12.635,96 \text{ EUR}$$

Der zu erstattende Betrag beläuft sich demnach auf € 31.470,00 – € 12.635,96 = € 18.834,04

Hierzu sind die Finanzierungskosten i.H.v. weiteren € 3.285,93 (Anlage K1) in Ansatz zu bringen, die der Höhe nach unstreitig sind. Die Beklagte kann nicht damit gehört werden, die Zinskosten seien nicht kausal auf das schädigende Ereignis zurück zu führen, denn ohne den Autokauf wären die Finanzierungskosten nicht angefallen.

Ebenso sind weitere € 2.133,39 (Anlage K1) für die KSB/KSB Plus hinzuzurechnen, deren Kostenanfall wiederum kausal auf das schädigende Ereignis zurück zu führen ist.

Der zu erstattende Betrag beläuft sich mithin auf € 24.253,36.

Unter Schadensersatzgesichtspunkten waren ebenfalls auch die vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten nach § 249, § 826 BGB zu ersetzen, die der Höhe nach unstreitig sind und sich auf € 1.358,86 belaufen. Sofern die Beklagte die außergerichtliche Zahlung bestreitet, ist dies unerheblich, da sich jedenfalls ein Freistellungsanspruch des Klägers nach Leistungsverweigerung in einen Zahlungsanspruch umwandelt (vgl. BGH, Urteil vom 17.02.2011, AZ III ZR 144/10).

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 I BGB. Zinsen sind aber erst ab dem 11.10.2018 zuzusprechen. Zwar erfolgte die Zustellung der Klageschrift am 22.01.2018. Allerdings war zu diesem Zeitpunkt die relevante Laufleistung nicht bekannt, um den Nutzungsentschädigung berechnen zu können. Diese wurde erst im Termin zur mündlichen Verhandlung bekannt gegeben. Mit dieser Bekanntgabe entfiel erst das Zurückbehaltungsrecht der Beklagten (vgl. Staudinger/Manfred Löwisch/Cornelia Feldmann (2014) BGB § 291, Rn. 8). Die Beklagte befindet sich daher erst seit dem 11.10.2018 mit der Annahme des Fahrzeugs im Verzug.

Annahmeverzug der Beklagten war mithin zum 11.10.2108 festzustellen.

Sofern die Beklagte Bedenken an der Vollstreckbarkeit des Klageantrages zu 1) geäußert hat im Hinblick auf die Finanzierung und daraus resultierende Sicherungsübereignung, ist darauf zu verweisen, dass der Zivilprozess Parteiprozess ist. Die Formulierung der Klageanträge liegt im Verantwortungsbereich des Klägers. Dieser muss für sich klären, ob er im Tatsächlichen in der Lage ist, die Vollstreckungsvoraussetzungen zu erfüllen.

Des Weiteren hat der Kläger nach Schluss der mündlichen Verhandlung zwei weitere Schriftsätze eingereicht. Die Klageerweiterung nach Schluss der mündlichen Verhandlung ist unzulässig (vgl. Greger in Zöller, ZPO, 32. Al, § 296a, Rn. 2a). Die Voraussetzungen der Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nach § 156 ZPO liegen nicht vor. Gleiches gilt für den weiteren Schriftsatz, mit welchem eine Abtretung angezeigt wurde.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 I ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 709 S. 1, 2 ZPO.

Dr. Klinger

