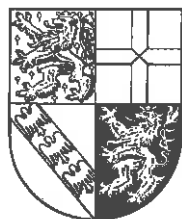


15 C 1109/18 (57)

Verkündet am 18.03.2019

Mahut, Richter am Amtsgericht
als Richter am Amtsgericht

Amtsgericht St. Wendel



Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

1. 10. 2018 13 00571 F

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte Baum Reiter & Kollegen,
Benrather Schlossallee 101, 40597 Düsseldorf
Geschäftszeichen: 1360/18-13428

gegen

Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, dieser vertr. d. d. Vorstandsvors. Herbert Diess, Berli-
ner Ring 2, 38440 Wolfsburg

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte KSP Kanzlei Dr. Seegers, Dr.
Frankenheim & Partner, Kaiser-Wilhelm-Str. 40, 20355 Hamburg
Geschäftszeichen: VT1828353

wegen Forderung aus unerlaubter Handlung

hat das Amtsgericht St. Wendel durch den Richter am Amtsgericht Mahut aufgrund der
mündlichen Verhandlung vom 27.02.2019

für Recht erkannt:

I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 4.770,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 11.12.2018 zu zahlen.

II. Die Beklagte wird weiter verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 492,54 € freizustellen.

III. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

IV. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

V. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 5.500 € vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt im Zuge des sogenannten Abgasskandals Schadensersatz.

Die Klägerin erwarb am 10. Mai 2014 das Fahrzeug VW Beetle, Kilometerstand 11.900 km, Kaufpreis 23.850 €.

Das Fahrzeug war mit einem Motor vom Typ EA 189, Schadstoffnorm EU 5 ausgestattet, bei dem die Software der Motorsteuerung „die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf optimiert“ (so die Beklagte). Die Motorsteuerung ist bei dem streitgegenständlichen Motortyp so ausgestaltet, dass die Software erkennt, ob das Fahrzeug im Prüfstandmodus (sog. Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ)) betrieben wird oder nicht. Wenn die Software einen solchen Prüfstandmodus erkennt, wird der sogenannte Modus 1 aktiviert, bei dem eine höhere Abgasrückführungsrate erreicht wird. Beim Normalbetrieb im Straßenverkehr wird der sogenannte Modus 0 mit einer geringeren Abgasrückführungsrate und einem damit verbundenen höheren Stickoxidausstoß wirksam. Herstellerin des in dem Fahrzeug verbauten Motors vom Typ EA 189 und des Fahrzeugs selbst ist die Beklagte.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (im Folgenden KBA) sah in dieser Software eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Ziff. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ordnete mit Bescheid vom 14.10.2015 gem. § 25 Abs. 2 EG-FGV einen Rückruf an, um bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die „unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen“. Die Beklagte entwickelte daraufhin eine reine Softwarelösung für Fahrzeuge mit dem EA189-Motor mit einem Hubraum von 1,2 und 2,0 Litern. Bei Fahrzeugen mit einem EA189-Motor mit einem Hubraum von 1,6 Litern ist zusätzlich zu dem Software-Update der Einbau eines Strömungsgleichrichters vorgesehen. Unter dem 03.11.2016 bestätigte die zuständige Behörde unter anderem, dass die von der Beklagten für die Fahrzeuge Beetle, Caddy, Golf, Golf Cabrio, Golf Plus, Golf Variant, Jetta, Passat, Polo, Vento und Touran vorgestellten Änderungen der Applikationsdaten geeignet seien, die Vorschriftsmäßigkeit dieser Fahrzeuge herzustellen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 30. August 2018 wurde die Beklagte zur teilweise Rückzahlung des Kaufpreises erfolglos aufgefordert.

Die Klägerin trägt vor:

Der Vorstand der Beklagten hätte von dem Einbau und dem Einsatz der Software gewusst. Sie hätte den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug bei Kenntnis der gesetzeswidrigen Software nicht geschlossen. Bei der Kaufentscheidung seien der Schadstoffausstoß und die Umweltverträglichkeit entscheidend gewesen. Die Stilllegung des Fahrzeugs drohe. Aufgrund des Einsatzes der speziellen Steuerungssoftware habe das Fahrzeug einen erheblichen Wertverlust erlitten. Die von der Beklagten angebotene Nachbesserung durch Aufspielen eines Updates sei ihr nicht zumutbar, da zu besorgen sei, dass das Fahrzeug danach noch denselben Mangel besitze oder ein höherer Verbrauch zu verzeichnen sei. Des Weiteren habe sie das Vertrauen in die Beklagte verloren und es drohten Langzeitschäden. Das Fahrzeug sei wertgemindert.

Die Klägerin ist der Ansicht, sie könne Schadenersatz fordern. Sie meint, dass die Beklagte gegen die guten Sitten verstoßen habe. Die Optimierung der Motorsteuerungssoftware bei einem Fahrzeug, das in den Verkehr gebracht werde, stelle eine sittenwidrige Schädigung der Käufer und damit auch der Klägerin dar. Daher sei ein Anspruch aus § 826 BGB begründet. Durch den Einbau der Software hätte die Beklagte den Tatbestand des Betruges verwirklicht, weshalb auch ein Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB begründet sei. Ihr sei ein wirtschaftlicher Schaden entstanden. Die Beklagte habe in die Dispositionsfreiheit bei der Kaufentscheidung eingegriffen. Das Fahrzeug sei mit dem Makel „Schummel-diesel“ behaftet. Eine Zurechnung innerhalb des Konzerns erfolge über § 31 und 166 BGB.

Die Klägerin beantragt zuletzt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie Schadensersatz in Höhe von 4770 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 4 % seit dem 10. Mai 2017 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit der Rechtshängigkeit zu zahlen sowie die Beklagte zu verurteilen, sie von außergerichtlichen Kosten recht Verfolgungskosten in Höhe von 1430,38 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor:

Das Fahrzeug der Klägerin sei nicht mangelhaft. Das Fahrzeug sei nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet. Es sei uneingeschränkt gebrauchstauglich und sicher. Aus der Vorgabe des KBA zur Überarbeitung der betroffenen Motoren könne nicht geschlossen werden, dass diese ohne die Überarbeitung, also ohne das Software-Update mangelhaft seien. In dem Update würden die Erkenntnisse aus der Weiterentwicklung des Diesel-Brennverfahrens der letzten 10 Jahre aufgegriffen und berücksichtigt. Nach den Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes stehe fest, dass sich nach der Durchführung keine negativen Änderungen hinsichtlich sonstiger Eigenschaften des Fahrzeugs ergäben. Der Klägerin entstehe kein Schaden, da das Aufspielen des Updates keine finanziellen

Beeinträchtigungen verursache und auch kein Wertverlust oder merkantiler Minderwert des Fahrzeugs gegeben sei.

Sie ist der Meinung, sie hafte der Klägerin gegenüber nicht. Es könne keineswegs von einem Eingriff in die Dispositionsfreiheit der Klägerin die Rede sein. Auch treffe sie keine sekundäre Darlegungslast.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 27.02.2019 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

A.

Das Amtsgericht Sankt Wendel ist für den vorliegenden Rechtsstreit örtlich zuständig. Nach dem im Rahmen der Zuständigkeitsprüfung maßgeblichen Vortrag der Klägerin ist die örtliche Zuständigkeit des Amtsgerichts Sankt Wendel gemäß § 32 ZPO gegeben. Nach dieser Norm ist für Klagen aus unerlaubter Handlung das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen wurde. Tatort ist jeder Ort, an dem auch nur eines der wesentlichen Tatbestandsmerkmale verwirklicht worden ist. Das ist bei den Begehungsdelikten sowohl der Ort, an dem der Täter gehandelt hat (Handlungsort), als auch der Ort, an dem in das geschützte Rechtsgut eingegriffen wurde (sog. Erfolgsort; Zöller-Vollkommer, ZPO, 31. Aufl. 2016, § 32 ZPO, Rn. 16). Gehört zum Tatbestand der Verletzungsnorm der Eintritt eines Vermögensschadens, so ist als Erfolgsort auch der Belegenheitsort des Vermögens des Verletzten, also regelmäßig dessen Wohnsitz anzusehen (vgl. OLG Düsseldorf Beschl. v. 30.10.2017 – I-5 Sa 44/17, BeckRS 2017, 147677; LG Krefeld Urt. v. 28.2.2018 – 7 O 10/17, BeckRS 2018, 3412). Vorliegend ist nach diesen Grundsätzen ein Gerichtsstand auch am Wohnsitz der Klägerin als Erfolgsort begründet, weil sie ihre Klage unter anderem auf einen Anspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) stützt und zum Tatbestand dieser Norm auch der Eintritt eines Vermögensschadens gehört.

B.

Die Klage ist nur teilweise begründet.

I. Der Klägerin steht dem Grund nach ein Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB gegen die Beklagte zu. Die Beklagte hat der Klägerin in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise zumindest bedingt vorsätzlich Schaden einen Schaden zugefügt. Die Klägerin hat einen Anspruch gegen die Beklagte auf Zahlung von 4.770,00 €.

Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Unstreitig war sie ursprünglich Eigentümerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Sie hat nicht negativ zu belegen, dass sie ihr Eigentum danach nicht verloren hat. Der diesbezügliche Vortrag der Beklagtenseite ist unsubstantiiert und erfolgt zudem ins Blaue hinein. Bekanntermaßen lassen Eintragungen im Kfz Schein keine Rückschlüsse auf die Eigentumsverhältnisse

zu. Darüber hinaus gehend wird die Eigentümerstellung gerade nicht (fundiert) angegriffen.

1. Die schädigende Handlung der Beklagten ist das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit den speziellen Eigenschaften der Motorsteuerungssoftware.

Der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs war bei der Übergabe durch den Verkäufer mit einer Software ausgestattet, die in der Terminologie der Beklagten „die Stickoxidwerte im Prüfstandlauf optimiert“. Dies geschieht dergestalt, dass die Software erkennt, ob sich das Fahrzeug im Prüfmodus auf dem Rollenprüfstand befindet oder nicht. Nur auf dem Rollenprüfstand schaltet die Motorsteuerung in den NOx-optimierten Modus (sogenannter Modus 1) mit höherer Abgasrückführung, während der Motor im normalen Fahrbetrieb durchgängig im sogenannten partikeloptimierten Modus (Modus 0) betrieben wird. Hierbei wurde die Motorsteuerungssoftware so betrieben, dass dieser Umstände vom Kraftfahrt-Bundesamt als der zuständigen Prüfbehörde (offensichtlich) nicht erkannt worden ist, diese also hierüber (ebenfalls) getäuscht wurde.

Nach den späteren Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamts handelt es sich um eine unzulässige Abschalteneinrichtung. Durch den Bescheid vom 14.10.2015 des Kraftfahrtbundesamts wurde die Beklagte verpflichtet, die unzulässige Abschalteneinrichtung zu beseitigen. Damit steht fest, dass die „Vorschriftsmäßigkeit“ des Fahrzeugs – zurückzuführen auf den von der Beklagten hergestellten Motor – im Zustand bei der Übergabe (und auch bei Herstellung des Fahrzeugs bzw. des Motors) nicht gegeben war und erst durch die Außerbetriebsetzung des Abschalteneinrichtung und die Durchführung der vom Kraftfahrt-Bundesamt vorgegebenen technischen Eingriffe (gleich ob durch die bloße Veränderung der Software und / oder durch den zusätzlichen Einbau eines Strömungstransformators vor dem Luftmassenmesser) hergestellt werden kann.

Die Schädigungshandlung der Beklagten besteht darin, dass sie einen Motor mit diesen Eigenschaften entwickelt und in den Verkehr gebracht hat, ohne ihre Vertragshändler oder die potentiellen Kunden über diese „speziellen Eigenschaften“ des Motors zu informieren. Weder die die Vertragshändler noch die potentiellen Kunden mussten mit diesen Eigenschaften rechnen.

Die Konfiguration einer veränderten Abgasrückführung auf dem Prüfstand entspricht nicht der üblichen Beschaffenheit bei Sachen gleicher Art, mithin bei Dieselfahrzeugen anderer Hersteller bzw. bei anderen Dieselmotoren (jedenfalls nach derzeitigem Kenntnisstand). Selbst wenn es jedoch (bis jetzt unbekannter Weise) auch bei Dieselfahrzeugen anderer Hersteller veränderte Konfigurationen auf dem Prüfstand geben sollte, ist dies kein Zustand, den der Käufer „nach der Art der Sache erwarten kann“. Der Durchschnittskunde kann redlicher Weise erwarten, dass sein Fahrzeug auf dem Prüfstand unter den gleichen Bedingungen betrieben wird wie im normalen Straßenverkehr und damit der auf dem Prüfstand festgestellte Abgasausstoß entsprechend dem Abgasausstoß entspricht, wie er sich im normalen Straßenverkehr widerspiegelt, unabhängig davon, dass Abweichungen im normalen Fahrbetrieb aufgrund unterschiedlichem Fahrerverhalten, Verkehrsaufkommen, Streckenverlauf und anderem bestehen.

Die Enttäuschung der berechtigten Erwartung resultiert hierbei nicht etwa daraus,

dass die unter Laborbedingungen gemessenen Werte im alltäglichen Straßenverkehr nicht eingehalten werden. Ein solches Einhalten der Laborwerte im normalen Straßenbetrieb kann ein verständiger Käufer auch nicht erwarten. Das Abstellen auf Laborwerte ist als solches auch sachgerecht, weil nur so objektiv vergleichbare Bedingungen für eine Messung geschaffen werden können. Die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs beruht vielmehr darauf, dass der Motor die Vorgaben selbst im Prüfstandlauf nur aufgrund der „speziellen Ausgestaltung der Software“ einhält, indem er nur im Prüfstandlauf die Optimierung der Abgaswerte überhaupt aktiviert, während er sie im normalen Straßenbetrieb völlig abschaltet. Eine konkrete Veränderung des Abgasausstoßes im Prüfstand muss der redliche Fahrzeugkäufer jedoch nicht erwarten und ist innerhalb der Gattung „Dieselfahrzeuge“ bzw. bei „Dieselmotoren“ nicht als übliche Beschaffenheit anzusehen. Dementsprechend wurde von der Beklagten ein mangelhafter Motor in den Verkehr gebracht und die berechnete Erwartung der Käufer enttäuscht.

Der Annahme einer schädigenden Handlung steht nicht entgegen, dass das Fahrzeug nicht direkt von der Beklagten verkauft wurde sondern von einem Händler. Die Beklagte ist sich als Herstellerin des Motors bewusst, dass sie ihre Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit dem eingebauten Motor in den meisten Fällen nicht selbst vermarktet, sondern der Verkauf durch die einzelnen Händler erfolgt. Hierdurch ist der Beklagten aber gerade bewusst, dass die einzelnen Kunden ein Fahrzeug mit diesem speziellen Motor erwerben. Damit hat sich die schädigende Handlung dann vollzogen, sobald das Fahrzeug oder der eingebaute Motor an den Endkunden gelangt, unabhängig davon ob es von der Beklagten selbst vermarktet wird oder aber durch Händler.

2. Der Schaden der Kunden und damit auch der Klägerin besteht darin, dass diese in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware die streitgegenständlichen Pkw erworben und damit einen ihnen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen haben.

Der bei den Käufern entstandene Schaden, der in jeder nachteiligen Einwirkung auf die Vermögenslage besteht, folgt aus der Belastung mit der getroffenen Kaufentscheidung und der damit eingegangenen Kaufpreiszahlungsverpflichtung, die sie bei Kenntnis des Manipulationsvorgangs nicht getroffen hatte und welche bereits eine Vermögensgefährdung begründet.

§ 826 BGB schützt nicht nur das Vermögen an sich, sondern setzt bereits bei der Beschränkung der Dispositionsfreiheit des Geschädigten an, so dass der Schaden auch in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung bestehen kann. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03 –, BGHZ 161, 361-371, Rn. 16). Im Fall einer 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. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen

einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, Rn. 19, juris).

Dabei kommt es weder darauf an, ob das streitgegenständliche Fahrzeug durch die verwendete Software einen Wertverlust erlitten hat, noch darauf, ob das streitgegenständliche Fahrzeug verglichen mit vergleichbaren Modellen anderer Hersteller tatsächlich emissionsarm und kraftstoffsparend ist. Ebenfalls dahin gestellt bleiben kann die formale Frage, ob die Angaben über die Emissionswerte des streitgegenständlichen Fahrzeugs zutreffend waren oder nicht. Auch die Frage, welche Faktoren und Informationen im Einzelnen für die Klägerin kaufentscheidend gewesen sind, muss nicht aufgeklärt werden (LG Heilbronn, Urteil vom 22. Mai 2018 – Ve 6 O 35/18 –, Rn. 22, juris). Vielmehr kommt es entscheidend auf die Frage an, ob die Klägerin das Fahrzeug (zu demselben Preis) auch dann gekauft hätte, wenn er gewusst hätte, dass der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs die EG-Typengenehmigung nur erhalten hatte, weil die Beklagte das Testverfahren durch den Einsatz einer speziellen Software beeinflusst hatte. Hierbei kann unterstellt werden, dass kein vernünftiger Kunde ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben würde, wenn er vor dem Kauf darauf hingewiesen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform ist und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das Kraftfahrbundesamt bis hin zum Entzug der Betriebserlaubnis rechnen muss.

Der Motor stellt ein wesentliches Element eines Fahrzeugs dar und ist dazu geeignet, bei Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zu Stilllegungsverfahren der Fahrzeuge zu führen, jedenfalls soweit sich die Fahrzeughalter nicht dazu bereit erklären, dass Softwareupdate aufspielen zu lassen.

Der Haftungs begründenden Kausalität zwischen der Täuschung durch die Beklagte als Herstellerin und der Kaufentscheidung durch die Klägerin als Käuferin steht nicht entgegen, dass die Entscheidung über einen Fahrzeugkauf häufig auf einem ganzen Bündel an unterschiedlichen Motiven (z.B. die Motorleistung, der Kraftstoffverbrauch, die Ausstattung, der konkrete Preis, der Wertstattservice, das Markenimage etc.) beruhen kann (vgl. LG Würzburg Endurteil v. 23.02.2018 –71 O 862/16, BeckRS 2018, 1691). Etwas anderes gilt lediglich dann, wenn für die Klägerin kein Entscheidungskonflikt bestanden hätte, wenn die Klägerin als Käuferin aufgeklärt worden wäre und die Hintergründe gekannt hätte, mithin wenn ihm bewusst geworden wäre, dass das hier relevante Fahrzeug mit dem streitgegenständlichen Dieselmotor des Typs EA 189 so in dem Zustand, wie es ursprünglich bestand, sachmängelbehaftet war und eigentlich ohne die relevante Manipulationssoftware zur Beeinflussung des Abgaswerte im Prüfungsmodus die Typengenehmigung oder die grüne Plakette nicht erhalten hätte (vgl. LG Würzburg aaO).

3. Das Verhalten der Beklagten verstieß gegen die guten Sitten.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (st. Rspr. seit RGZ 48, 114, 124). In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (BGH, Urteil vom 03. Dezember 2013 – XI ZR 295/12 –, Rn. 23, juris, mwN). Es müssen besondere Umstände vorliegen, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks oder wegen des angewandten Mittels oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als "anständig" Geltenden verwerflich

machen (BGH, Urteil vom 03. Dezember 2013 – XI ZR 295/12 –, Rn. 23, juris). Dabei ist ein durchschnittlicher Maßstab anzulegen; besonders strenge Anschauungen sind ebenso wie besonders laxe Auffassungen unbeachtlich (Palandt/Sprau BGB 76. Aufl., § 826 Rn. 4). Nach diesen Grundsätzen ist das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig einzustufen.

Die Täuschung durch die Beklagte diene – andere Motive sind weder von der Beklagten dargelegt noch sonst ersichtlich – dem Zweck zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandswerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen unter bewusster Inkaufnahme der oben dargelegten wirtschaftlich nachteiligen Folgen für die Endkunden. Die Verwerflichkeit des Verhaltens der Beklagten folgt aus dem Umstand, dass sie die Motorsteuerungssoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs gezielt so programmiert hat, dass der Eindruck entsteht, dass das Fahrzeug geringere Stickstoffemissionen aufweist, als es im regulären Fahrbetrieb tatsächlich der Fall ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte durch die Manipulation der Motorsteuerungssoftware einen Teil des Motors beeinflusst hat, den ein technischer Laie keinesfalls und selbst ein Fachmann nur mit Mühe durchschaut, sodass die Entdeckung der Manipulation mehr oder weniger vom Zufall abhing und die Beklagte darauf hoffen konnte, dass die Manipulation unentdeckt bleibt. Dabei hat sie in Kauf genommen, dass von vorneherein zumindest die Gefahr einer erforderlichen Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamtes gegenüber den Käufern bei Aufdeckung der Beeinflussung der Testergebnisse bestand. Bei Anwendung eines durchschnittlichen, nicht übermäßig strengen Maßstabs ist dieses Verhalten als sittenwidrig und verwerflich anzusehen. Nicht zuletzt ist es als verwerflich anzusehen, dass die Beklagte ihr Gewinnstreben ohne Berücksichtigung der Belange ihrer potentiellen Endkunden verfolgte, obwohl es sich beim Kauf eines Pkw für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichen Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten nachteilig beeinflusst worden ist.

4. Die schädigende Handlung ist der Beklagten über § 31 BGB zuzurechnen.

Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter i.S.d. § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, juris). Verfassungsmäßig berufene Vertreter im Sinne des § 31 BGB sind nicht nur Personen, deren Tätigkeit in der Satzung der juristischen Person vorgesehen ist; auch brauchen sie nicht mit rechtsgeschäftlicher Vertretungsmacht ausgestattet zu sein. Es muss sich auch nicht um einen Aufgabenbereich innerhalb der geschäftsführenden Verwaltungstätigkeit der juristischen Person zu handeln. Vielmehr genügt es, dass dem Vertreter durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, dass er also die juristische Person auf diese Weise repräsentiert (BGH, Urteil vom 30. Oktober 1967 – VII ZR 82/65 –, BGHZ 49, 19-24, Rn. 11). Davon ist aber für die hier zu treffende Entscheidung auszugehen. Denn die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat, nicht nachgekommen.

Die Beklagte trifft die sekundäre Darlegungslast (vgl. LG Stuttgart Ur. v. 21.08.2018 – 23 O 92/18, BeckRS 2018, 26968 mwN). Ihr zufolge darf sich der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufes steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (Zöller-Greger, Zivilprozessordnung, 32. Aufl. 2018, § 138 ZPO, Rn. 8b). In diesen Fällen kann vom Prozessgegner im Rahmen des Zumutbaren das substantiierte Bestreiten der behaupteten Tatsache unter Darlegung der für das Gegenteil sprechenden Tatsachen und Umstände verlangt werden.

Dies ist hier der Fall. Die Klägerin hat keinen Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Insbesondere kann die Klägerin nicht wissen, wie die interne Zuständigkeitsverteilung innerhalb des Konzerns der Beklagten zum Zeitpunkt der Entwicklung der streitgegenständlichen Motoren war. Schon aus der Größe des Unternehmens ergibt sich die Notwendigkeit der Übertragung von Aufgaben wie die Motorentwicklung auf Personen unterhalb der Vorstandsebene im aktienrechtlichen Sinn zur selbständigen und eigenverantwortlichen Erledigung. 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 Klägerin zu ermöglichen, seinerseits die ihm obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können (so zutreffend LG Heilbronn, Urteil vom 22. Mai 2018 – Ve 6 O 35/18 –, Rn. 31, juris). Die Behauptung der Klägerin erfolgte insofern auch nicht ins Blaue hinein, sondern vor dem Hintergrund der naheliegenden Annahme, dass die massenhafte Verwendung einer derartigen Motorsteuersoftware von derart grundlegender Bedeutung ist, dass sie nicht ohne Wissen des Vorstandes erfolgt sein kann (vgl. LG Paderborn Ur. v. 08.05.2018 – 2 O 6/18, BeckRS 2018, 27468 mwN).

Die Beklagte kann sich gegen die ihr obliegende sekundäre Darlegungslast nicht mit Erfolg mit dem Argument wenden, dass diese angesichts der von ihr bestrittenen Kenntnis der Vorstandmitglieder letztlich zu einer gänzlichen Umkehrung der Regelungen zur Darlegungslast führe, weil sie 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 sind konzerninterne Vorgänge, die von der Beklagten bewusst verschleiert wurden mit dem Ziel, sich Vorteile 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 Vorgänge nicht zugemutet werden kann (vgl. LG Heilbronn, Urteil vom 22. Mai 2018 – Ve 6 O 35/18 –, Rn. 33, juris).

Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast nicht ausreichend nachgekommen. Sie kann sich nicht darauf beschränken, zu behaupten, die Ermittlungen hätten keine Erkenntnisse ergeben, dass ein Vorstand (im aktienrechtlichen Sinn) Kenntnis von der Manipulation gehabt hat. Die derzeitigen Ermittlungen hätten er-

geben, dass die Entscheidungen, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern „unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneter Arbeitsebene getroffen worden seien. Dieser Vortrag ist für die Klägerin nicht nachprüfbar und nicht einlassungsfähig, zumal es entgegen der Ausführungen der Beklagten nicht darauf ankommt, dass die Kenntnis in der Person eines Vorstands im aktienrechtlichen Sinne vorliegt. Der Sinn der sekundären Darlegungslast besteht darin, der beweisbelasteten Partei weiteren Vortrag zu ermöglichen. Wenn die Beklagte aber nicht darlegt, welche Erkenntnisse im Hinblick auf die interne Verantwortlichkeit die Ermittlungen ergeben haben, kann die Klägerseite keinen weiteren Vortrag im Hinblick auf die Kenntnisse der entscheidenden Personen sowie die Zurechenbarkeit bringen.

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 (vgl. nur LG Stuttgart Urf. v. 21.08.2018 – 23 O 92/18, BeckRS 2018, 26968). Indem sie ihre bisherigen Ermittlungsergebnisse unter Verschluss hält, verstößt die Beklagte gegen ihre sekundäre Darlegungslast, so dass das Gericht davon ausgeht, dass der Vorstand der Beklagten Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat (vgl. LG Stuttgart aaO).

5. Die Beklagte hat auch mit Schädigungsvorsatz gehandelt. Der Vorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung bzw. Unterlassung einem anderen ein Schaden zugefügt wird. Zum Vorsatz gehört und genügt, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder im Sinne eines bedingten Vorsatzes zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (Palandt a.a.O. § 826 Rn. 10/11 m.z.w.Nw.).

Die Beklagte stellt ihre Fahrzeuge bzw. die streitgegenständlichen Motoren her, um sie über die verschiedenen Vertriebswege zu verkaufen. Es musste der Beklagten also klar sein, dass der von ihr hergestellte, mangelbehaftete Motor an Endverbraucher weiter verkauft werden würde, ohne dass diesen die Mängel der eigentlich fehlenden Zulassungsfähigkeit offenbart würden, weil nur die Beklagte die hierzu erforderlichen Kenntnisse hatte und beim Kraftfahrt-Bundesamt eine inhaltlich unrichtige Feststellung hinsichtlich der Zulassungsfähigkeit erwirkt hatte.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Beklagte diese Folgen gewollt oder zu mindestens billigend in Kauf genommen hat, weil andere Vorstellungen der Beklagten über das weitere Schicksal der so in Verkehr gebrachten Fahrzeuge weder vorgetragen noch irgendwie ersichtlich sind.

6. Damit steht der Klägerin gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadenersatz nach den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB zu. Die Klägerin ist so zu stellen, wie sie stehen würde, wenn ihr die Mangelhaftigkeit des Kraftfahrzeugs bzw. des Motors bekannt gewesen wäre.

Dann wäre sie im Besitz eines Fahrzeuges, dessen Wert nicht durch den Einsatz einer nicht gesetzeskonformen Software gemindert wäre. Der unter den Voraussetzungen des § 826 BGB verursachte Vermögensschaden erfasst in der Fallkonstellation der Verleitung zum Abschluss eines nachteiligen Vertrages daher

auch den mangelbedingten Minderwert des Vertragsgegenstands. Der Minderungsbetrag ist durch Herabsetzung des Kaufpreises zu bestimmen und zwar in dem Verhältnis, in welchem zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu dem wirklichen Wert gestanden haben würde. Die Wertbeeinträchtigung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Übergabe beruht in erster Linie auf Spekulationen über die mit der Abschaltvorrichtung im Zusammenhang stehenden nachteiligen Auswirkungen auf das Fahrzeug. Verlässliche tatsächliche Anhaltspunkte hierzu können jedoch erst nach Ablauf einer längeren Testphase gewonnen werden, so dass für die Schätzung des Minderwertes zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs derzeit kein sachverständiges Fachwissen herangezogen werden kann. In Anlehnung an die Rechtsprechung des BGH zur Darlegung der Voraussetzungen für die Schätzung wettbewerblicher Schäden wegen der damit verbundenen Beweisschwierigkeiten und Prognoseentscheidungen ist das Gericht auch im Streitgegenständlichen Fall im Hinblick auf die besonderen Schutzbedürfnisse des Verletzten, insbesondere im Hinblick auf die Schwierigkeiten einer konkreten Schadensberechnung im Rahmen der Schätzung gemäß § 287 ZPO hinsichtlich der Auswahl der Beweise und ihrer Würdigung freier gestellt und erhält in den Grenzen eines freien Ermessens einen großen Spielraum. Der Minderwert zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs kann derzeit mangels verfügbarer Langzeitstudien nicht durch fachlich überprüfbare Tatsachen spezifiziert werden, sondern wird in erster Linie durch die Gefahr möglicher Nachteile, die Verunsicherung der Marktteilnehmer und den damit verbundenen geringeren Marktwert des Fahrzeugs durch Absatzschwierigkeiten bestimmt. Den hierdurch dem Fahrzeug anhaftenden Minderwert schätzt das Gericht aufgrund eigener Sachkunde auf 10% (vgl. LG Heilbronn Az. Ve 6 O 401/17). Der Minderungsbetrag bestimmt sich nach dem Satz, um den das Fahrzeug im Geschäftsleben als geringer wertig angesehen wird. Dieser Betrag ist nach § 441 Abs. 3 S. 2 BGB, § 287 ZPO zu schätzen. Der Minderungsbetrag lässt sich vorliegend weder nach der Proportionalmethode noch mit Hilfe der Reparaturkosten noch über eine Mehrbelastung des Käufers bestimmen, weil der Makel des Fahrzeugs, vom Abgasskandal betroffen zu sein, derartigen Berechnungen nicht zugänglich ist. Da sich der Makel jedoch prognostisch spürbar negativ auf den erzielbaren Verkaufspreis auswirken wird (so auch LG Kempten, Urteil vom 29. März 2017 - 13 O 808/16), erachtet das Gericht den vom der Klägerin benannten Minderwert von 20 % des Kaufpreises –mithin 4.770 €- als angemessen (vgl. LG Köln Az. 23 O 131/17).

Der zugesprochene Zinsanspruch resultiert aus §§ 291, 288 BGB.

Ein Anspruch auf Zinsen in Höhe von 4 % ab Übergabe des Fahrzeugs gemäß § 849 BGB steht der Klägerin dagegen nicht zu. Nach § 849 BGB kann der Verletzte Zinsen von dem zu ersetzenden Betrage von dem Zeitpunkt verlangen, welcher der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird, wenn wegen Entziehung einer Sache der Wert oder wegen Beschädigung einer Sache die Wertminderung zu ersetzen ist. Vorliegend ist Schadensersatz nicht aufgrund der Entziehung oder wegen Beschädigung der Sache zu leisten. Die freiwillige Überlassung von Geld zu Investitionszwecken fällt nicht mehr unter die Tatbestandsvoraussetzungen der Einziehung oder Beschädigung einer Sache (vgl. OLG Karlsruhe Ur. v. 24.02.2006 – 1 U 190/05, BeckRS 2006, 7098; LG Ulm, Urteil vom 22. Mai 2017 – 4 O 66/13 –, juris).

Der Anspruch auf Freistellung hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ergibt sich aus §§ 826, 249 Abs. 1 BGB, allerdings lediglich in Höhe einer 1,3

Geschäftsgebühr ausgehend vom Wert der erfolgreichen Klage zuzüglich Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer. Es handelt sich vorliegend sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch hinsichtlich des rechtlichen Schwierigkeitsgrads nicht um einen überdurchschnittlichen Rechtsstreit. Die diskutierten Rechtsfragen sind Gegenstand unzähliger Rechtsstreitigkeiten und Gerichtsentscheidungen, so dass standardisierte Schreiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen verwendet werden können. Die Klägervorteiler versenden vorgerichtlich in zahlreichen Parallelverfahren sämtlich (und ausschließlich) dasselbe standardisierte Anschreiben an die Beklagte. Die durch die Parallelität der Sachverhalte bedingte ganz erhebliche Verringerung des zeitlichen Aufwands für das konkrete Mandat kann im Rahmen der Gesamtwürdigung maßgeblich berücksichtigt werden. Besondere Umstände, etwa rechtliche oder tatsächliche Schwierigkeiten, die dennoch eine höhere Gebühr rechtfertigen könnten, hat die Klägerin jedoch nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich. Aus diesem Grund kommt bereits nach Nr. 2300 VV RVG eine Geschäftsgebühr von mehr als 1,3 nicht in Betracht, denn eine solche kann ausweislich der amtlichen Anmerkung nur gefordert werden, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig, mithin "überdurchschnittlich" war (vgl. LG Saarbrücken Az. 12 O 174/16).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 S. ZPO, die der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 S.1 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Landgericht Saarbrücken, Franz-Josef-Röder-Straße 15, 66119 Saarbrücken.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Mahut,
Richter am Amtsgericht

Ausgefertigt
St. Wendel, 18.03.2019



Bauer, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin/Urkundsbeamter der Geschäftsstelle des Amtsgerichts



Amtsgericht St. Wendel

Amtsgericht St. Wendel
Postfach 1140, 66591 St. Wendel

Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte
Baum Reiter & Kollegen
Benrather Schlossallee 101
40597 Düsseldorf

**Zustellung gegen
Empfangsbekanntnis**

Zur Übermittlung aufgegeben durch:

Bauer, Justizbeschäftigte
(Name, Amtsbezeichnung)

Hinweis:
Gemäß § 174 Abs. 4 ZPO sind Sie zur Rücksendung dieses
Empfangsbekanntnisses verpflichtet wobei Rücksendung auch
per Telefax erfolgen kann.
Telefax: 06851908266

Ihr Zeichen: 1360/18-13428

Empfangsbekanntnis

Kurze Bezeichnung des/der Schriftstück/e:

Ausf. v. U. v. 18.03.2019

Stumpf gegen Volkswagen AG,

Geschäftsnummer: 15 C 1109/18 (57)

Das/Die vorstehend bezeichneten Schriftstück/e habe ich heute erhalten und als zugestellt angenommen.

Frist:	zdA	PK	Kennn. n. n.
erledigt:	EINGANG:		Unterz./Rücks.
	21. März 2019		Vervollst. bringung
den			Erledig./Zahlg.
Bemerkung:	Kopie	Mdt.	Rückspr./Anruf
	Original		Terminvereinb.

Unterschrift

Empfangsbekanntnis vollzogen zurück an das

Amtsgericht St. Wendel
Schorlemerstr. 33
66606 St. Wendel