

Beglaubigte Abschrift

18 O 79/18

Verkündet am 26.02.2019



als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

TBB 08.03.19 15.03.19
BF 25.03.19 01.04.19
BBF 25.04.19 02.05.19
SW-BW 24.09.19 01.10.19
1001.URA

Landgericht Bonn
IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

| | | | |
|------------|--|------|------------------|
| Frist: | zdA | PK | Kenntnis. |
| | Dikt. | | Prüf./Steil. |
| erledigt: | EINGANG: 01. März 2019 <i>EB</i> | | Unterz./rücks. |
| | | | Verweis./Eingang |
| | | | Eriedig./Zahlg. |
| Bemerkung: | Kopie | Mit. | Rückspr./Auruf |
| | Original | | Terminverab. |

In dem Rechtsstreit

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Baum Reiter & Collegen,
Benrather Schlossallee 101, 40597
Düsseldorf,

gegen

die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

hat die 18. Zivilkammer des Landgerichts Bonn
im schriftlichen Verfahren mit Schriftsatzfrist bis zum 11.02.2019
durch die Richterin am Landgericht Kreidt als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 26.294,40 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus einem Betrag von 29.880,00 € seit dem 31.07.2014 bis einschließlich 04.05.2018 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05.05.2018 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Tiguan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikations-Nummer

(FIN) nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Service-Heft.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des in dem Tenor zu 1. näher bezeichneten PKW im Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.564,26 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05.05.2018 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand

Der Kläger begehrt von der Beklagten Rückzahlung des Kaufpreises für einen PKW VW Tiguan Zug-um-Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

Der Kläger erwarb am 19.03.2014 von dem Autohaus Jacobs automobile Eifel in Bad Münstereifel einen PKW VW Tiguan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikations-Nummer (FIN) als Neuwagen mit einem Kilometerstand von 0 Km für einen Kaufpreis von 29.880,00 € brutto. In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Motor des Typs EA 189 EU 5 verbaut. Zum Zeitpunkt der im schriftlichen Verfahren gesetzten Frist, bis zu der Schriftsätze eingereicht werden können, betrug der Tachostand des Fahrzeugs 33.000 km.

Hersteller von Fahrzeugen müssen nach der Verordnung (EG) NR. 715/2007 nachweisen, dass die von ihnen produzierten (Neu-)Fahrzeuge über eine sog. Typengenehmigung verfügen. Zur Erlangung dieser Typengenehmigung müssen die Fahrzeuge bestimmte Emissionsgrenzwerte einhalten. Die hierfür maßgeblichen Abgaswerte werden ausschließlich unter Laborbedingungen gemessen. Das

streitgegenständliche Fahrzeug verfügte über eine Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 5.

In den in dem Fahrzeug verbauten Motor ist eine Software integriert, die erkennt, ob das Fahrzeug im Straßenverkehr bewegt wird oder ob es sich auf einem Prüfstand befindet. Nur in letzterem Fall bewirkt die Software des Motors einen Betrieb des Motors, bei welchem hinsichtlich des Ausstoßes von Stickoxiden die geltenden gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Erkennt die Software dagegen einen Einsatz im Straßenverkehr, so bewirkt die Programmierung einen Motorbetrieb, bei welchem die Abgasrückführung reduziert wird und der zu deutlich höheren Stickoxid-Emissionen führt. Gäbe es bei dem Fahrzeug nur diesen im Straßenbetrieb aktiven Modus, würde das Fahrzeug im Prüfstand die Grenzwerte nicht einhalten.

Die Verwendung dieser Software legte die Beklagte weder im Rahmen der Tests zwecks Erreichung der Typengenehmigung für das Fahrzeug, noch bei der Bewerbung des Fahrzeuges am Markt offen. Diese Zusammenhänge wurden erst im Herbst 2015 im Rahmen der Aufdeckung des in den Medien sog. „Diesel-Skandals“ öffentlich bekannt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ordnete einen Rückruf der mit diesem Motortyp ausgestatteten Fahrzeuge und deren Nachrüstung an. Das Software-Update für das streitgegenständliche Fahrzeug wurde 2016 von dem Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben. Der Kläger ließ das Software-Update aufspielen.

Der Kläger ist der Ansicht, dass die Beklagte ihn durch das Inverkehrbringen des mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung des Motors ausgestatteten PKW sittenwidrig geschädigt und betrogen habe. Die Beklagte habe die Motoren unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung auch zum Zwecke des Weiterverkaufes durch zum Konzern gehörende Hersteller und deren Vertragshändler in den Verkehr gebracht. Hierfür seien verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten verantwortlich. Diese hätten auch mit entsprechendem Schädigungsvorsatz gehandelt. Ihnen sei bewusst gewesen, dass die mit der manipulierten Software ausgestatteten Fahrzeuge an Kunden verkauft würden, die davon ausgehen würden, Fahrzeuge zu erwerben, die entsprechend ihrer Zulassung durch das Kraftfahrzeug-Bundesamt die gesetzlichen Grenzwerte einhielten.

Der Kläger meint, dass er durch die Zahlung des Kaufpreises einen - um Nutzungsvorteile reduzierten - Vermögensschaden erlitten habe, weil er einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen habe. Der PKW sei mangelhaft gewesen wegen der verbauten Motorsoftware, da er die zulässigen Grenzwerte nicht einhalte. Ihm habe gedroht, das Fahrzeug in dem gekauften ursprünglichen Zustand ohne das Software-Update nicht mehr weiterfahren zu können, weil das Kraftfahrzeugbundesamt angekündigt habe, die Betriebserlaubnis zu entziehen, wenn keine Nachrüstung erfolge. Das Aufspielen des Updates wirke sich nachteilig auf das Fahrzeug aus. Es führe unter anderem zu einem höheren Kraftstoffverbrauch, weniger Leistung, einer kürzeren Lebensdauer des Rußpartikelfilters und des Motors. Diese drohenden Nachteile durch das Update hätten auch eine Auswirkung auf dem Markt dahingehend, dass geringere Preise für die von der Manipulation betroffenen Fahrzeuge erzielt würden als für gleichwertige nicht manipulierte.

Die Entwicklung der illegalen Motorsoftware sei auch mit Wissen und Wollen des Vorstandes der Beklagten erfolgt. Aus der Organisationsstruktur der Beklagten werde deutlich, dass die Täuschung hinsichtlich der Software nur durch die höchsten Ebenen des Unternehmens veranlasst werden konnte. Ein entsprechender Entscheidungsprozess habe auf untergeordneten Ebenen ohne Anweisung, Planung und Genehmigung durch die Unternehmensführung nicht stattfinden können.

Ohne die Täuschung hätte er, der Kläger, den streitgegenständlichen PKW nicht erworben. Für seine Kaufentscheidung sei die Einhaltung der gesetzlich zulässigen Abgaswerte entscheidend gewesen.

Der Kläger meint, dass bei Dieselfahrzeugen wie dem streitgegenständlichen für die Berechnung des Nutzungsersatzes von einer Gesamtleistung des PKW von 300.000 km auszugehen sei.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 27.190,80 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus einem Betrag in Höhe von 29.880,00 € seit dem 19.03.2014 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug

gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Tiguan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikations-Nummer (FIN) nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Service-Heft;

hilfsweise

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Tiguan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikations-Nummer (FIN) durch die Beklagte resultieren;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger die durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.564,26 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint,
das Fahrzeug sei nicht mangelhaft. Nach einem Aufspielen des Software-Updates weise es keinen Nachteil mehr auf. Das Fahrzeug sei dann uneingeschränkt gebrauchstauglich. Es habe keine Leistungseinbuße, Kraftstoffverbrauchserhöhungen oder eine geringere Lebensdauer. Fahrzeuge, wie das streitgegenständliche, würden auf dem Markt nicht schlechter und für geringere Preise verkauft als vor dem Bekanntwerden des Umstands, dass die Fahrzeuge über eine Umschaltlogik verfügten. Soweit eine Verschiebung der Nachfrage von Dieselfahrzeugen zu Benzinfahrzeugen stattfinde, beruhe diese auf der öffentlichen Diskussion über Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge in einige Innenstädte. Dies

beträfe aber alle Hersteller und habe nichts mit der Umschaltlogik zu tun. Ein Wertverlust des Fahrzeuges sei nicht feststellbar.

Das Gericht hat mit Beschluss vom 28.01.2019 das schriftliche Verfahren angeordnet und Schriftsatzfrist bestimmt auf den 11.02.2019.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze, auf die hierzu eingereichten Anlagen und auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

I.

Die Klage ist zulässig.

1.

Das Landgericht Bonn ist gemäß § 32 ZPO örtlich zuständig. Der Prüfung ist insoweit der klägerische Sachvortrag zugrunde zu legen (vgl. BGH, Beschluss vom 25. März 2014 - VI ZR 271/13 -, Rn. 10, juris). Der Kläger hat unter anderem einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen. Da bei § 826 BGB der Eintritt eines Schadens zum Tatbestand gehört, nicht lediglich zur Rechtsfolgenseite, ist auch der Ort des Schadenseintritts Begehungsort im Sinne des § 32 BGB (Vollkommer, in: Zöller, ZPO, 31. Aufl. 2016, § 32, Rn. 16; BeckOK ZPO/Toussaint, ZPO, 24. Edition § 32 Rn. 13, beck-online mwN). Ort des Schadenseintritts ist der Wohnort des Klägers als Geschädigtem (vgl. Vollkommer, in: Zöller, ZPO, 31. Aufl. 2016, § 32, Rn. 16).

2.

Die Klage ist hinsichtlich des Antrags zu 2) zulässig. Das Feststellungsinteresse ergibt sich aus §§ 756, 765 ZPO.

II.

Die Klage ist überwiegend begründet.

1.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Anspruch aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB auf Zahlung von 26.294,40 € nebst Zinsen Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen PKW zu.

a)

Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen des von ihr hergestellten PKW mit der manipulierten Motorsoftware gegen die guten Sitten verstoßen.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann.

Ein Unterlassen verletzt die guten Sitten nur dann, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Hierfür reicht die Nichterfüllung einer allgemeinen Rechtspflicht oder einer vertraglichen Pflicht nicht aus. Auch hier müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen.

Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (so BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, Rz. 16 m.w.N., zitiert nach juris).

Vorliegend hat die Beklagte ein Fahrzeug in den Verkehr gebracht, von dem sie wusste, dass es einen gravierenden Mangel aufwies und dass dies den potentiellen Käufern nicht bewusst sein würde.

Die von der Beklagten verwendete Motorsoftware bewirkte, dass bei der Prüfung des Fahrzeugs auf dem Prüfstand ein Modus eingeschaltet wurde, bei dem das Fahrzeug die zulässigen Grenzwerte zur Erlangung der Typengenehmigung durch das Kraftfahrzeugbundesamt einhielt. Bei dem Betrieb im Straßenverkehr hingegen bewirkte die Motorsoftware, dass das Fahrzeug in einem Modus betrieben wird, bei

dem die von dem Gesetzgeber vorgegeben Grenzwerte nicht mehr eingehalten werden. Das Fahrzeug mit der von der Beklagten gelieferten Motorsoftware hatte daher im Straßenverkehr einen Schadstoff- (insbesondere Stickoxid-) Ausstoß, der unter Anwendung der geltenden EU-Abgasnormen nicht genehmigungsfähig war. Durch die manipulierte Software täuschte die Beklagte das Kraftfahrzeugbundesamt darüber, dass das Fahrzeug auf dem Rollenstand mit dem gleichen Modus fahren würde, wie es auch im Straßenverkehr sein würde und erschlich sich damit gleichsam eine Typengenehmigung, die Voraussetzung dafür ist, das Fahrzeug mit dem Motor der Beklagten überhaupt zugelassen und damit auf dem Markt vertrieben werden kann. Auch die Erwerber klärte die Beklagte über die Verwendung einer manipulierten Software nicht auf. Dabei war ihr bewusst, dass die Erwerber davon ausgehen würden, dass das Fahrzeug die zulässigen Abgas-Grenzwerte einhalten würde und die Erwerber kein Fahrzeug für einen marktüblichen Preis gekauft hätten, wenn ihnen bewusst gewesen wäre, dass die Zulassung des Fahrzeugs nur durch die Täuschung der Behörden erschlichen war und nach Aufdeckung der Täuschung der Entzug der Zulassung und die Stilllegung des Fahrzeugs drohen würde.

Die Entwicklung der manipulierten Software und deren Inverkehrbringen unter Verschweigen der Manipulation dienten der Beklagten dazu, Kosten bei der Produktion eines zulassungsfähigen Dieselfahrzeugs zu sparen und hierdurch ihren Gewinn zu maximieren. Zur Erreichung dieses Ziels nahm die Beklagte billigend in Kauf, dass ihre Fahrzeuge die Umwelt in gesetzlich nicht zugelassener Weise übermäßig verschmutzen und den Erwerbern bei Entdeckung der Manipulation eine Entziehung der Zulassung ihres Fahrzeugs droht.

Das begründet den Vorwurf der Sittenwidrigkeit.

Nur die Beklagte wusste, dass die von ihr in den Verkehr gebrachten Motoren Schadstoffe in nicht genehmigungsfähigem Umfang ausstoßen. Hätte sie alle Marktteilnehmer hierüber aufgeklärt, hätte sie mit diesen Fahrzeugen keinen Umsatz und damit auch keinen Gewinn generieren können. Es liegt auf der Hand, dass Endkunden nicht bereit sind, nicht genehmigungsfähige Fahrzeuge zu erwerben. Nur dadurch, dass die Beklagte ihr Wissen also verschwiegen und damit das marktrelevante Wissensgefälle aufrecht erhalten hat, konnte sie mit Fahrzeugen mit den von der Manipulation betroffenen Motoren überhaupt Umsatz generieren. Bei transparenter Handhabung hätte sie ihren Umsatz im Segment der Dieselfahrzeuge

nur halten können, wenn sie Motoren bzw. Fahrzeuge entwickelt hätte, die ohne Manipulation die geltenden Abgaswerte einhalten. Alle diese Verhaltensweisen gehen über den Unwert eines „einfachen“ Verstoßes gegen geltendes Recht weit hinaus. Die Aufrechterhaltung eines Wissensvorsprunges über laufend begangene eigene Rechtsverletzungen zur Sicherung der Marktstellung, zur Kaschierung innovativen Unvermögens oder zur Steigerung des Profites steht moralisch tief und degradiert andere Marktteilnehmer zu bloßen Objekten eigener verwerflicher Strategien. Hinzu kommt, dass dieser Wissensvorsprung nicht lediglich perpetuiert wurde. Die Beklagte hat durch ihre allgemein bekannte und vielfach präsen- te Werbung zur vermeintlichen Umweltverträglichkeit ihrer Fahrzeuge Zweifel daran systematisch zerstreut und unterbunden (LG Bonn, Urteil vom 07.03.2018 – 19 O 327/17 – Rz: 90f. - zitiert nach juris).

Der im Realbetrieb aktive Modus der Motorsteuerung führt bei den betreffenden Fahrzeugen zu einem Stickoxidausstoß, der um ein Vielfaches über den für die Genehmigung maßgeblichen Grenzwerten liegt. Auf Grund des hohen Marktanteiles der Beklagten ist diese dadurch auch in erheblichem Umfang mitverantwortlich für die in vielen Städten in Deutschland regelmäßig auftretenden Überschreitungen der Stickoxid-Grenzwerte der Luft. Neben der hierzu aktuell geführten Debatte um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Innenstädten begründen diese Grenzwertüberschreitungen auch das Risiko ernsthafter Gesundheitsbeeinträchtigungen von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern.

b)

Der Beklagten ist die sittenwidrige Handlung der maßgeblichen Mitarbeiter, die die Entscheidung über die Entwicklung und das Inverkehrbringen der streitgegenständlichen Motoren mit der manipulierten Software getroffen haben, gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Nach dieser Vorschrift haftet die Beklagte für den Schaden, den der Vorstand, ein Mitglied des Vorstandes oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene Handlung einem Dritten zufügt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind verfassungsmäßig berufene Vertreter im Sinne des § 31 BGB nicht nur Personen, deren Tätigkeit in der Satzung der juristischen Person vorgesehen ist; auch brauchen sie nicht mit rechtsgeschäftlicher Vertretungsmacht ausgestattet zu sein. Es braucht 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 (vgl. BGH, VersR 1962, 664).

Dass maßgebliche Mitarbeiter der Beklagten bis in die Vorstandsebene, bei denen es sich zweifelsfrei um verfassungsmäßig berufene Vertreter im Sinn des § 31 BGB handelt, Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatten und vollumfänglich im Sinne der vorgenannten Erläuterungen vorsätzlich handelten, steht für die Kammer fest. Der entsprechende klägerische Vortrag ist gemäß § 138 Abs. 3 BGB als zugestanden anzusehen, da er nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde. Nach den Grundsätzen über die sekundäre Darlegungslast oblag es vorliegend der Beklagten, näher dazu vorzutragen, welche Personen für die Entscheidungen hinsichtlich der streitgegenständlichen Software zuständig waren und gehandelt haben. Eine sekundäre Darlegungslast trifft die nicht primär darlegungs- und beweisbelastete Partei ausnahmsweise dann, wenn die eigentlich darlegungs- und beweisbelastete Partei für einen hinreichend substantiierten Vortrag, Umstände darzutun hätte, die ihr unbekannt sind, die aber in den Wahrnehmungsbereich der Gegenpartei fallen und die Darlegung der entsprechenden Verhältnisse der Gegenpartei zumutbar ist. Die sekundäre Darlegungslast entsteht dabei allerdings erst, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungstatsachen schlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrags ergibt (vgl. BGH, Urteil vom 17.12.2014, Az. IV ZR 90/13, Rz. 21).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die sekundäre Darlegungslast wurde durch den hinreichenden Primärvortrag des Klägers auch ausgelöst.

Insgesamt genügt der Vortrag des Klägers vor dem Hintergrund, dass es bei lebensnaher Betrachtung ausgeschlossen ist, dass eine weitreichende Entscheidung über die Entwicklung und den Einsatz einer Manipulationssoftware auf einer unteren Ebene von Personen getroffen worden sein könnte, die nicht mehr als verfassungsgemäße Vertreter der Beklagten anzusehen sind. Es kann mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Beklagte ihre Betriebs- und Verwaltungsorganisation an den gesetzlichen Vorgaben ausrichtet und daher gemäß § 91 Abs. 2 AktG ein Überwachungssystem eingerichtet hat, um

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

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

Im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast hat die Beklagte jedenfalls bezogen auf die Entwicklung und Implementierung der streitgegenständlichen irregulären Motor- bzw. Abgassteuerungssoftware ihre interne Organisationsstruktur einschließlich Genehmigungs-, Budget- und Complianceverantwortlichkeiten wiederum einschließlich zugehöriger Berichtspflichten und Berichtswege darzustellen. Dem ist sie nicht nachgekommen. Sie kann insbesondere bereits jetzt darlegen, welche Unternehmensbereiche mit welchen Aufgaben an der Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Motoren beteiligt sind. Sie kann darlegen, welche Abteilungen konkret und in welcher Weise an der Ausgestaltung der Abgasreinigung der Motoren arbeiten. Sie kann darlegen, wie die Informationswege zwischen den Entwicklern der erforderlichen Software und den technischen Konstrukteuren ausgestaltet sind. Hätte die Beklagte hierzu näher

vorgetragen, wäre es dem Kläger möglich, zu Verantwortlichkeiten weiter vorzutragen und - falls Tatsachen streitig sein sollten - Zeugen zu benennen.

c)

Der Kläger wurde durch den Sittenverstoß kausal an seinem Vermögen geschädigt.

Ob ein Vermögensschaden vorliegt, beurteilt sich nach der Differenzhypothese, also nach einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die sich ohne jenes Ereignis ergeben hätte. Ein Vermögensschaden setzt voraus, dass bei einem Vergleich der Gesamtvermögenslage des Klägers nach Abschluss des Kaufvertrages mit der Vermögenslage, wie sie sich ohne diesen Vertragsschluss entwickelt hätte, ein rechnerisches Minus verbleibt. Das ist grundsätzlich dann der Fall, wenn der erworbene Gegenstand den Kaufpreis nicht wert ist oder wenn trotz Werthaltigkeit des Kaufgegenstandes die mit dem Vertrag verbundenen Verpflichtungen und sonstigen Nachteile durch die Vorteile nicht ausgeglichen werden.

Nach der Rechtsprechung des BGH (vgl. Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96) kommt auch dann das Vorliegen eines Vermögensschadens in Betracht, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt. Die Differenzhypothese muss, da sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt, stets noch einer normativen Kontrolle unterzogen werden. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Vor diesem Hintergrund kann auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung ein Vermögensschaden eintreten. Das ist z.B. dann der Fall, wenn ein Vertragspartner durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Dabei darf die durch den unerwünschte Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiver willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern es ist entscheidend, dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht

angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urteil vom 26.09.1997, a.a.O., Rz. 28).

Nach dieser Maßgabe hat der Kläger einen auf der sittenwidrigen Schädigung beruhenden Schaden erlitten. Er zahlte einen Kaufpreis, der für ein mangelfreies Neufahrzeug der Marke VW marktüblich war, und hat dafür ein Fahrzeug erhalten, das mangelbehaftet ist. Das streitgegenständliche Fahrzeug weist angesichts der Softwaremanipulation keine Beschaffenheit auf, die bei Sachen gleicher Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten darf. Ein Käufer eines solchen VW-Dieselfahrzeugs kann davon ausgehen, dass die gesetzlich vorgegebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte nicht nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine Software installiert worden ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandlauf erkannt und über entsprechende Programmierung der Motorsteuerung in gesetzlich unzulässiger Weise insbesondere der Stickoxidausstoß reduziert wird. Insoweit resultiert die Mangelhaftigkeit nicht etwa daraus, dass die unter Laborbedingungen (Prüfstandlauf) gemessenen Werte im alltäglichen Betrieb nicht eingehalten werden, sondern basiert darauf, dass der Motor die Vorgaben im Prüfstandlauf nur aufgrund der manipulierten Software einhält (so z.B. auch LG Münster, Urteil vom 14. März 2016, Az.: 11 O 341/15).

Die von der Beklagten eingebaute Software ist gesetzeswidrig, da es sich um eine verbotene Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 VO (EG) 715/2007 handelt. Das insoweit von der Beklagten angeführte Gegenargument, es liege keine Abschaltvorrichtung vor, da das Abgasrückführungssystem nicht zu dem in der Verordnung genannten Emissionskontrollsystem gehöre, greift nicht durch. Das europäische Recht ist nach seinem Sinn und Zweck auszulegen. Nach der Präambel (insbes. Ziffer 5 und 6) wird deutlich, dass die Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte beitragen soll, wozu insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich sei. Es ist nicht erkennbar, warum der gesetzlich nicht definierte Begriff des Emissionskontrollsystems nur die Abgasnachbehandlung, nicht jedoch die Abgasrückführung umfassen sollte, wie es die Beklagte annimmt (vgl. LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017 - 6 O 119/16). Bei verständiger Auslegung muss die von der Beklagten installierte Programmierung als Abschaltvorrichtung angesehen werden. Sie setzt die zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung im Modus 1 für den

Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung etwa für die Abgasrückführung auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den sogenannten Modus 0, nämlich den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße, zu Gunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Modus abschaltet. Dies gilt unabhängig davon, ob tatsächlich eine Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem vorhanden ist oder aber lediglich eine Einwirkung auf einen innermotorischen Vorgang erfolgt. Schon die Testzykluserkennung in Verbindung mit einer ausschließlich im Testzyklus erfolgenden Einwirkung auf die Abgasrückführung dürfte ein Verstoß gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen darstellen. Zudem liegt auf der Hand, dass auch eine Schadstoffmessung auf dem Prüfstand nur sinnvoll ist und einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ermöglicht, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der auch auf der Straße gegeben ist, da ansonsten Tricks und Manipulationen jedweder Art Tür und Tor geöffnet würden und eine Vergleichbarkeit selbst unter den dem realen Fahrbetrieb fernem, genormten Prüfstandbedingungen nicht mehr herzustellen wäre. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung muss deshalb als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden (LG Hildesheim, Urteil v. 17.01.2017 - 3 O 139/16).

Unabhängig davon, ob es sich um eine gesetzeswidrige Abschaltvorrichtung handelt, führt die streitgegenständliche Software zu weiteren erheblichen Nachteilen für den Kläger. Der Kläger musste ein Software-Update aufspielen lassen, um nicht zu riskieren, dass ihm die Betriebserlaubnis entzogen wird. Dabei verbleibt dann bei dem Kläger das Risiko, dass sich das Software-Update negativ auf die Haltbarkeit einzelner Komponenten des Fahrzeugs, insbesondere auf den Motor, auswirkt und die Verbrauchswerte des Fahrzeugs schlechter werden. Ob diese nachteiligen Wirkungen tatsächlich durch das Software-Update eintreten oder dieses geeignet ist, den ursprünglichen Mangel vollumfänglich zu beseitigen, ohne dass anderweitige Nachteile auftreten, kann vorliegend dahinstehen. Die Kammer sieht es in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu der Unfälleigenschaft eines Fahrzeugs bereits als Vermögensnachteil für den Kläger an, dass er mit der Unsicherheit leben muss, dass das Update sich künftig nachteilig auf die Lebensdauer des Fahrzeugs bzw. die Haltbarkeit von Fahrzeugteilen auswirkt. Bei

einem Unfallfahrzeug kann auch dann, wenn der Unfallschaden vollständig und fachgerecht beseitigt wurde, wegen eines merkantilen Minderwerts noch ein Mangel bestehen bleiben, weil der Charakter eines Fahrzeugs als Unfallfahrzeug sich nicht durch Nachbesserung korrigieren lässt (BGH, NJW 2006, 2839 Rdnr. 17; NJW 2008, 1517 Rdnr. 21). Dem liegt die Überlegung zu Grunde, dass trotz völliger und ordnungsgemäßer Instandsetzung eines erheblich beschädigten Kraftfahrzeugs bei einem großen Teil des Publikums, vor allem wegen eines nicht auszuschließenden Verdachts verborgen gebliebener Schäden und des Risikos höherer Schadensanfälligkeit in Folge nicht fachgerechter Reparatur, eine den Preis beeinflussende Abneigung gegen den Erwerb eines derart beschädigten Kraftfahrzeugs besteht (BGH, NZV 2009, 494, 496). Auch vorliegend lässt sich für Käufer auf dem Gebrauchtwagenmarkt nicht absehen, welche negativen Auswirkungen das Software-Update auf den betroffenen PKW hat. Dabei mag auch der Gedanke eine Rolle spielen, dass es der manipulierten Software nicht bedurft hätte, wenn VW von vorneherein mit der abgeänderten Software und ohne eine entsprechende Änderung bei Hardware-Komponenten die gesetzlichen Grenzwerte hätte einhalten können. Es ist nicht überzeugend, dass das große Risiko von sehr hohen Strafzahlungen, Strafverfolgungen und Schadensersatzzahlungen eingegangen wurde, wenn lediglich die Abänderung der ursprünglichen Software hätte erfolgen können, um mangelfreie Dieselaautos herzustellen, deren Teile nicht anfälliger für Verschleiß wären. Es spricht aus Sicht der Marktteilnehmer mehr dafür, dass der Einbau der mangelfreien Software einer anderen Hardware bedurft hätte, die man ggf. aus Kostengründen einsparen wollte. Damit verbliebe auch nach Aufspielen des Software-Updates ein merkantiler Minderwert des Fahrzeugs. Nachdem die in den Medien sog. „Dieselabgas-Affäre“ in der Öffentlichkeit große Aufmerksamkeit gefunden hat und auch im Übrigen derzeit Dieselfahrverbote für bestimmte Fahrzeuge im Raum stehen, entspricht es allgemeiner Lebenserfahrung, dass gerade diejenigen Fahrzeuge, die mit der manipulierten Software ausgestattet waren, nur noch zu geringeren Preisen gehandelt werden können, als wenn sie nicht von dem „Skandal“ betroffen wären. Auch wenn bei den betroffenen Fahrzeugen nach Aufspielen des Updates keine Einschränkung in Bezug auf Nutzbarkeit und Haltbarkeit verbleiben würde, ist bei lebensnaher Betrachtung davon auszugehen, dass potentielle Käufer nicht bereit sind, für die Fahrzeuge, die von einem in der öffentlichen Berichterstattung als „Skandal“ bzw. „Betrug“ bezeichneten Vorgang betroffen waren, den gleichen Preis zu bezahlen, wie für nichtbetroffene Fahrzeuge. Dies auch vor dem Hintergrund, dass in der Berichterstattung immer wieder diskutiert

wird, ob sich das Update nachteilig auswirkt oder nicht. Hinsichtlich dieser verbleibenden Unsicherheit verlangt der durchschnittliche Käufer eines Gebrauchtwagens eine entsprechende Preisminderung.

d)

Der Sittenverstoß war auch kausal für den entstandenen Schaden. Es spricht eine tatsächliche Vermutung für den Vortrag des Klägers, dass er das streitgegenständliche Neufahrzeug nicht bzw. nicht zu den tatsächlich vereinbarten Vertragskonditionen erworben hätte, wenn er gewusst hätte, dass dem Fahrzeug wegen der verbauten Motorsoftware ohne weitere Maßnahmen der Entzug der Zulassung droht.

e)

Die verantwortlichen verfassungsmäßigen Vertreter der Beklagten handelten rechtswidrig und in Bezug auf den Sittenverstoß und auch in Bezug auf den dadurch bei dem Kläger eingetretenen Schaden auch vorsätzlich.

f)

Die Beklagte hat den Kläger im Rahmen der nach § 249 Satz 1 BGB geschuldeten Naturalrestitution so zu stellen, wie er stehen würde, wenn die Schädigung nicht eingetreten wäre. Sie hat ihm mithin den Kaufpreis zu erstatten. Da der Kläger jedoch durch die ihm zugefügte Schädigung nicht besser gestellt werden darf, als er ohne die Schädigung stünde, hat er erhaltene Vorteile an die Beklagte herauszugeben.

Er kann daher die Rückzahlung des Kaufpreises lediglich Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen PKW verlangen.

Auf den zurückzuerstattenden Kaufpreis in Höhe von 29.880,00 € hat sich der Kläger eine Nutzungsentschädigung anrechnen zu lassen. Das Fahrzeug wies zum Zeitpunkt der Schriftsatzfrist am 11.02.2019, der dem Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung entspricht, eine Laufleistung von 33.000 km auf. Die Kammer schätzt gemäß § 287 ZPO die Gesamtlauflistung des Fahrzeugs auf mindestens 275.000 km. Damit errechnet sich für den Gebrauchsvorteil (Bruttokaufpreis x gefahrene km / Gesamtlauflistung) ein Nutzungsersatzanspruch von 3.585,60 €.

Dem Kläger steht ferner gegen die Beklagte ein Anspruch auf Zinsen in Höhe von 4% aus dem gezahlten Kaufpreis für die Zeit ab Zahlung bis Eintritt des Verzugs aus §§ 849, 246 BGB zu (vgl. BGH NJW 2008, S. 1084; OLG Köln, Urteil vom 16.01.2013, 16 U 29/12 [juris]). Aufgrund der sittenwidrigen Handlung der Beklagten ist der Kläger veranlasst worden, den Kaufpreis in Höhe von 29.880,00 € am 31.07.2014 an die Verkäuferin zu zahlen. Dass der Kaufpreis bereits zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezahlt worden sein könnte, hat der Kläger nicht konkret behauptet und entspricht auch nicht der Üblichkeit. Daher geht das Gericht davon aus, dass die Zahlung zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs erfolgt ist. Der Umstand, dass der Kläger im Gegenzug das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten hat, steht dem Anspruch aus § 849 BGB dem nicht entgegen; denn für die gezogenen Nutzungen muss der Kläger seinerseits Wertersatz leisten. Zudem bliebe, wollte man dem Kläger den Zinsanspruch aus §§ 849, 246 BGB trotz dem deliktischen Handeln der Beklagten verwehren, unberücksichtigt, dass der damals gezahlte Kaufpreis infolge der Inflation bis zum Eintritt des Verzugs bereits entwertet worden ist.

Die weitere Zinsforderung gegen die Beklagte in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins folgt aus Verzug (§§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1 BGB).

Der Schadensersatzanspruch des Klägers umfasst gemäß § 249 BGB auch den Ersatz der ihm zur außergerichtlichen Verfolgung entstandenen Kosten für die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten in Höhe einer 1,5 Geschäftsgebühr aus einem Gegenstandswert von bis 30.000,00 € nebst Unkostenpauschale und Umsatzsteuer, mithin in Höhe von 1.564,26 €. Der Ansatz einer 1,5 Geschäftsgebühr ist hinsichtlich des Umfangs und der Bedeutung der Angelegenheit gerechtfertigt.

2)

Das mit dem Klageantrag zu 2) verfolgte Feststellungsbegehren ist begründet.

Die Beklagte befand sich gemäß §§ 293, 298, 295 BGB spätestens mit Ablauf der ihr im vorprozessualen anwaltlichen Schreiben der jetzigen Prozessbevollmächtigten vom 23.01.2018 (Bl. 102 AH) gesetzten Frist in Annahmeverzug.

3)

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 709 ZPO.

Der Streitwert wird auf 27.390,80 € (27.190,80 € + 200,00 € hinsichtlich des Antrags zu 2.) festgesetzt.

Beglaubigt
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle
Landgericht Bonn

