

durch die Richterin am Landgericht Kaiser als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 26.797,92 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.01.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübergabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Golf Cabriolet 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.358,86 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.10.2018 freizustellen.
4. Die Kosten des Rechtsstreits hat die Beklagte zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 115 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand

Der Kläger begehrt mit seiner Klage von der Beklagten Schadensersatz aufgrund der bei Kauf in dem Motor seines Fahrzeugs verbauten Software.

Der Kläger kaufte ausweislich der Rechnung vom 23.05.2013 bei dem VW Zentrum Saarbrücken Scherer GmbH & Co. KG einen Golf Cabriolet zu einem Kaufpreis von 34.040,00 €.

Das Fahrzeug ist 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 und des Fahrzeugs ist die Beklagte.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (im Folgenden KBA) sah in dieser Software eine unzulässige Abschalteneinrichtung 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 Abschalteneinrichtung 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 (B2) bestätigte das KBA unter anderem, dass die von der Be-

klagen für die Fahrzeuge Golf Cabrio vorgestellten Änderungen der Applikationsdaten geeignet seien, die Vorschriftsmäßigkeit dieser Fahrzeuge herzustellen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 27.02.2018 (K 27) verlangte der Kläger von der Beklagten unter Fristsetzung von 2 Wochen Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises von 33.900,00 € Zug um Zug gegen Übergabe und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst 2 Fahrzeugschlüsseln, einem Notschlüssel, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 53.188 km.

Der Kläger macht gegen die Beklagte Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung sowie die außergerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren geltend.

Der Kläger behauptet: Der Vorstand der Beklagten hätte von dem Einbau und dem Einsatz der Software gewusst. Der Kläger hätte den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug bei Kenntnis der gesetzeswidrigen Software nicht geschlossen. Für ihn sei gerade die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs ein besonders schlagendes Kaufargument 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 ihm nicht zumutbar, da zu besorgen sei, dass das Fahrzeug danach noch denselben Mangel besitze oder ein höherer Verbrauch zu verzeichnen sei. Des Weiteren habe er das Vertrauen in die Beklagte verloren und es drohten Langzeitschäden.

Für die außergerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren sei eine 1,5 Gebühr angemessen.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 28.004,93 € nebst Zinsen aus einem Betrag in Höhe von 34.040,00 € in Höhe von 4 % seit dem 20.05.2013 bis zum 17.01.2019 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.01.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübergang des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Golf Cabriolet 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)

2. 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 Golf Cabriolet 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)
durch die Beklagte resultieren;

3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1698,13 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 18.10.2018 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte rügt die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Saarbrücken.

Die Beklagte behauptet: Das Fahrzeug des Klägers sei nicht mangelhaft. 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 Dieselmotorenverfahrens 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 Kläger entstehe kein Schaden, da das Aufspielen des Updates keine finanziellen Beeinträchtigungen verursache und auch kein Wertverlust oder merkantiler Minderwert des Fahrzeugs gegeben sei.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist teilweise begründet, zum anderen Teil unbegründet.

A.

Das Landgericht ist für den vorliegenden Rechtsstreit örtlich zuständig. Nach dem im Rahmen der Zuständigkeitsprüfung maßgeblichen Vortrag des Klägers ist die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Saarbrücken 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 we-

sentlichen 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. Vorliegend ist nach diesen Grundsätzen ein Gerichtsstand auch am Wohnsitz des Klägers als Erfolgsort begründet, weil der Kläger seine Klage unter anderem auf einen Anspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung (§ 826 BGB) stützt und zum Tatbestand dieser Norm auch der Eintritt eines Vermögensschadens gehört.

Der unter Ziffer 2) verfolgte Feststellungsantrag ist zulässig. Die begehrte Feststellung des Annahmeverzuges erleichtert nach § 756 Abs. 1 ZPO die Zwangsvollstreckung. Dies begründet das nach § 256 Absatz 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse.

B.

Die Klage ist teilweise begründet.

I. Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte gemäß § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB auf Zahlung von 26.797,92 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Die Beklagte hat den Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise zumindest bedingt vorsätzlich Schaden einen Schaden zufügt.

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 Ter-

minologie 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 partikel-optimierten 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 Abschaltvorrichtung. Durch den Bescheid vom 14.10.2015 des Kraftfahrtbundesamt wurde die Beklagte verpflichtet, die unzulässige Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Die-

selmotoren (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 unterschiedlichen Fahrerhalten, 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 berechtigte 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 be-

wusst, 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 des Klägers 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 er 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 Ge-

schädigte 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 den Kläger 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 der Kläger 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 Kraftfahrtbundesamt bis hin zum Entzug der Betriebserlaubnis rechnen muss.

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 diente – 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 an-

zusehen ist. 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. Ihr zufolge darf sich der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei au-

ßerhalb 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. Der Kläger hat keinen Einblick in die internen Entscheidungsvorgänge bei der Beklagten und ist auf Veröffentlichungen der Medien und auf Rückschlüsse und Vermutungen angewiesen. Insbesondere kann der Kläger 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 dem Kläger 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 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 sekun-

däre 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 verschleierte 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 ergeben, dass die Entscheidungen, die Motorsteuerungssoftware zu verändern, von Mitarbeitern „unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneter Arbeitsebene getroffen worden seien. Dieser Vortrag ist für den Kläger 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.

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 ge-

nügt, 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 dem Kläger gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadenersatz nach den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB zu. Der Kläger ist so zu stellen, wie er stehen würde, wenn er die Mangelhaftigkeit des Kraftfahrzeugs bzw. des Motors bekannt gewesen wäre.

a) Der Kläger hat insoweit angegeben, dass er dieses Fahrzeug nicht erworben hätte. Der Schadensersatzanspruch ist daher gerichtet auf die Zahlung des gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Kraftfahrzeugs (hier im Wege der Vorteilsausgleichung).

b) Der Kläger muss sich jedoch im Wege der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen mit einem Betrag von 7.242,08 € anrechnen lassen. Der Schaden ist nach der Differenzmethode durch einen

rechnerischen Vergleich zwischen dem im Zeitpunkt der Schadensberechnung vorhandenen Vermögen des Geschädigten und dem Vermögen, das der Geschädigte ohne das schädigende Verhalten gehabt hätte, zu berechnen. Bei der Differenzberechnung kommen die allgemeinen Grundsätze der Schadenszurechnung und damit auch der Vorteilsausgleichung zur Anwendung. Zu solchen, in die Differenzrechnung einzustellenden Vorteilen gehört auch der Wert der von dem Geschädigten gezogenen Nutzungen (§ 100 BGB), da dieser aufgrund des Kaufvertrages den Besitz der Kaufsache und dadurch die Möglichkeit erhalten hat, sie zu nutzen (BGH, Urteil vom 31. März 2006 – V ZR 51/05 –, BGHZ 167, 108-118, Rn. 9).

Der Vorteilsausgleich für die Nutzungen errechnet sich unter Heranziehung von § 287 ZPO in gleicher Art und Weise wie die Nutzungsent-schädigung im Rahmen des Rücktritts nach § 346 BGB. Die Berechnung des Nutzungsvorteils erfolgt, indem der Bruttokaufpreis in Höhe von 34.040,00 € mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und das Produkt durch die bei Vertragsschluss zu erwartende Restlaufleistung des Fahrzeugs dividiert wird. Die zu erwartende Gesamtlauflistung schätzt das Gericht gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km. Hieraus ergeben sich gezogene Nutzungen im Wert von 7.242,08 € ($34.040,00 \text{ €} \times 53.188 \text{ km} : 250.000 \text{ km}$).

III. Der Anspruch auf Zinsen ergibt sich aus § 291 BGB.

Ein Anspruch auf Zinsen in Höhe von 4 % ab Übergabe des Fahrzeugs gemäß § 849 BGB steht dem Kläger dagegen nicht zu. Nach § 849 BGB kann der Verletzte Zinsen von des zu ersetzenden Betrages 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.

IV. Dem Grunde nach steht dem Kläger auch der von ihm geltend gemachte Anspruch auf Erstattung der, bzw. Freistellung von den vorgegerichtlicher Rechtsanwaltskosten aus §§ 826, 249 Abs. 1 BGB zu. Auch vorgegerichtliche Anwaltskosten gehören zum erstattungsfähigen Aufwand, da die Beauftragung eines Rechtsanwaltes notwendig und zweckmäßig war. Der Höhe nach beschränkt sich der Anspruch jedoch auf den ausgerichteten Betrag in Höhe von 1.358,86 €, da für die Berechnung lediglich eine 1,3 Geschäftsgebühr ausgehend vom Wert der erfolgreichen Klage zuzüglich Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer zu Grunde zu legen war. 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 Klägervertreter versenden vorgeichtlich 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 der Kläger 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 (BGH, Urteil vom 26. Februar 2013 – XI ZR 345/10 –, Rn. 62, juris).

V. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

Kaiser
Richterin am Landgericht

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

