



Landgericht Osnabrück

Geschäfts-Nr.:
3 O 530/18

Abschrift

Verkündet am:
03.01.2019

[REDACTED]
als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

EINGANG 09. JAN. 2019

des Herrn [REDACTED]

Kläger

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanw. Axel Marschhausen, Obernstraße 63,
28832 Achim,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

gegen

Volkswagen AG vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Matthias Müller, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,
Geschäftszeichen: [REDACTED]

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: [REDACTED]

Geschäftszeichen: [REDACTED]

wegen Schadenersatz

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück auf die mündliche Verhandlung
vom 05.12.2018 durch den Richter [REDACTED] als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.271,47 € nebst Zinsen hieraus
aus 9.513,81 € seit dem 20.01.2018 und aus 757,66 € seit dem 12.09.2018
jeweils in Höhe von jährlich fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen
Basiszinssatz Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW
Passat Variant 1.6 TDI Trendline Blue, Fahrgestell-Nr.:
WVWZZZ3CZBE326257, zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger in Höhe von 958,19 € von
Gebührenansprüchen der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße
63, 28832 Achim, freizustellen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger begehrt im Wege des Schadensersatzes von der Beklagten die Rückzahlung eines an einen Dritten gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Kaufgegenstandes an die Beklagte, sowie die Erstattung von Reparaturkosten.

Die Beklagte ist ein weltweit bedeutender Hersteller von Kraftfahrzeugen. Sie entwickelte unter der Bezeichnung "EA 189 EU 5" einen Dieselmotor, in welchen sie eine Software zur Abgassteuerung bzw. Abgasreinigung implementierte, welche sie zuvor in Kooperation mit der Robert Bosch GmbH entwickelt hatte bzw. hat entwickeln lassen. Diese Software kennt zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. In dem im Hinblick auf den Stickoxidausstoß optimierten sog. "Modus 1", welcher beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus (nachfolgend: NEFZ), dem für die amtliche Bestimmung der Fahrzeugemissionen maßgeblichen Prüfverfahren, automatisch aktiviert wird, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate, wodurch die gesetzlich geforderten Grenzwerte für Stickoxidemissionen eingehalten werden. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, ist der partikeloptimierte sog. "Modus 0" aktiv. Im normalen Straßenbetrieb ist es praktisch ausgeschlossen, den NEFZ nachzufahren, weswegen sich das Fahrzeug außerhalb der NEFZ-Prüfung durchgehend im "Modus 0" befindet.

Mit Kaufvertrag vom 30.04.2012 (Anlage K 1) erwarb der Kläger bei der Fa. [REDACTED] einem Kfz-Handelshaus, einen von der Beklagten hergestellten Pkw, Modell VW Passat Variant 1.6 TDI Trendline Blue, Fahrzeug-Identifizierungsnummer, WVWZZZ3CCZBE326257 zu einem Kaufpreis von brutto EUR 20.000,00. Das am 04.11.2011 erstzugelassene Fahrzeug wies beim Kauf durch den Kläger einen Kilometerstand von 8609 km auf. Das Fahrzeug wurde dem Kläger hernach übergeben, woraufhin er den vereinbarten Kaufpreis zahlte.

Das erworbene Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 (Euro 5 Dieselnorm) ausgestattet.

Im Herbst 2015 ordnete das Kraftfahrtbundesamt (KBA) den Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit dem Aggregat EA 189 (Euro 5) an. Der Beklagten wurde aufgegeben, die ursprüngliche Steuerung zur Motorsoftware, die aus Sicht des KBA eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellte, zu verändern. In der Folgezeit (März 2017) wurde an dem

Fahrzeug des Klägers dieses Software-Update durchgeführt, mit dem die streitgegenständliche Motorsteuerung dergestalt verändert wurde, dass das Fahrzeug nur noch im veränderten Modus 1 sowohl im Zulassungslauf, als auch auf der Straße betrieben wird.

Ende August 2015 musste am streitgegenständlichen PKW der AGR-Kühler nebst Ventil und Sensor erneuert werden. Für diese erforderliche Reparatur zahlte der Kläger 757,66 € an die Firma [REDACTED] (Anlage K 17).

Mit anwaltlichem Schreiben seiner späteren Prozessbevollmächtigten vom 03.01.2018 (Anlage K 2) forderte der Kläger die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 19.01.2018 auf, ihm den Kaufpreis für das streitgegenständliche Fahrzeug Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Anrechnung eines Nutzungsvorteils in Höhe von 9224,10 € zu erstatten, sowie ihn von vorgerichtlichen Anwaltskosten über 958,19 € freizustellen.

Durch weiteres Schreiben seines Prozessbevollmächtigten vom 31.01.2018, setzte der Kläger unter Klageandrohung eine Nachfrist bis zum 09.02.2018. Die Beklagte wies mit Schreiben vom 07.02.2018 (Anlage K 3) unter Hinweis auf das bereits durchgeführte Software Update sämtliche Ansprüche des Klägers zurück.

Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung (05.12.2018) wies das streitgegenständliche Fahrzeug einen Kilometerstand von 161.388 km auf.

Der Kläger behauptet, nach dem Software-Update durch die Beklagte bzw. deren Beauftragte bestehe das Risiko veränderter Fahreigenschaften und eines Mehrverbrauchs. Es bestehe das Risiko von Motorschäden. Schließlich behauptet der Kläger, das Fahrzeug weise, allein aufgrund der Betroffenheit vom sogenannten Dieselskandal, einen Minderwert in Höhe von mindestens 3000 € (Bd.I, Blatt 4 d.A.) auf.

Der Kläger behauptet weiter, er habe sich aufgrund der Täuschung der Beklagten über die Eigenschaften des Fahrzeugs geirrt, insbesondere über die Gesetzeskonformität der Software und über die Richtigkeit der von dem Fahrzeug auf dem Prüfstand erzielten Schadstoffwerte. Auch aufgrund dieses Irrtums habe er sich zum Kauf des Fahrzeugs entschlossen. Hätte er Kenntnis von den tatsächlichen Werten gehabt, hätte er das Fahrzeug nicht erworben.

Der Kläger behauptet, dass die Beklagte die Motoren bewusst und absichtlich manipuliert und in den Verkehr gebracht habe, um sich einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber Mitbewerbern zu verschaffen.

Ferner behauptet der Kläger, dass der gesamte Vorstand der Beklagten von der millionenfachen Verwendung dieser unzulässigen Software in den EA 189 Dieselmotoren Kenntnis hatte. In diesem Zusammenhang ist er der Ansicht, dass die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast dahingehend treffe, eine fehlende Kenntnis des Vorstands darzulegen. Die Beklagte müsse vortragen, in welcher Organisationseinheit die Entscheidung für die Softwareentwicklung gefallen ist und bis zu welcher höheren Ebene diese Entscheidung dann weiter kommuniziert worden sei.

Der Kläger ist daher der Auffassung, er könne von der Beklagten unter Anrechnung eines Nutzungsvorteils Schadensersatz Zug-um-Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangen. Seinen Schaden sieht der Kläger im Erwerb des streitgegenständlichen Pkw; dieser Schaden entfalle auch nicht durch das Software-Update. Er habe Anspruch, so gestellt zu werden, als sei der Kauf nie zustande gekommen. Zudem meint der Kläger, dass die Beklagte ihm nutzlos gewordene Aufwendungen für die Reparatur aus August 2015 in Höhe von 757,66 € zu erstatten habe. Überdies ist er der Auffassung, die Beklagte habe auch seine außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten im Wege des Schadensersatzes zu ersetzen.

Mit Schriftsatz des Klägers vom 31.08.2018, der Beklagten zugestellt am 11.09.2018, hat der Kläger die Klage in Höhe eines Betrages von 495,28 € zurückgenommen, da er insoweit eine gestiegene Nutzungsentschädigung berücksichtigt hat. Gleichzeitig hat er die Klage um den Betrag von 757,66 € (Reparatur) erweitert.

Der Kläger kündigte ursprünglich an, zu beantragen

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.541,85 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.1.2018 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Passat Variant 1.6 TDI Trendline Blue, Fahrgestell-Nr: WVVZZZ3CZBE326257, zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger in Höhe von 958,19 € von ja immer noch Gebührenansprüchen der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, freizustellen.

Nach teilweiser Klagerücknahme bei gleichzeitiger Klageerweiterung beantragt der Kläger zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.271,47 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von jährlich fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.01.2018 und auf weitere 262,38 € seit dem 12.11.2018 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW Passat Variant 1.6 TDI Trendline Blue, Fahrgestell-Nr.: WVWZZZ3CZBE326257, zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger in Höhe von 958,19 € von Gebührenansprüchen der Anwaltskanzlei Axel Marschhausen, Obernstraße 63, 28832 Achim, freizustellen.

Die Beklagte rügt die örtliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts und beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, sie habe nicht über die Eigenschaften des Fahrzeugs getäuscht.

Hiervon unabhängig liege auch keine Täuschung gerade gegenüber dem Kläger vor, da dieser das Fahrzeug gebraucht erworben habe.

Das Fahrzeug sei technisch sicher und fahrbereit und verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen, insbesondere wurde – was unstreitig ist – die EU-Typengenehmigung vom Kraftfahrtbundesamt nicht aufgehoben. Bei der installierten Software handele es sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung, weil die Rückführung der Abgase in den Motor lediglich eine innermotorische Maßnahme betreffe und die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems im realen Fahrzeugbetrieb nicht eingeschränkt werde, sondern lediglich um eine „Umschaltlogik“.

Die Beklagte habe auch nicht vorsätzlich gehandelt. Kein Vorstandsmitglied habe zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses Kenntnis von der Verwendung der Software gehabt. Soweit der Kläger anderes behauptet, sei dieser diesbezüglich darlegungs- und beweisbelastet.

Im Übrigen müsse sich der Kläger jedenfalls die erzielten Nutzungsvorteile anrechnen lassen.

Die Beklagte meint außerdem, ein etwaiger Mangel an dem Fahrzeug sei unerheblich. Sie behauptet, nach Durchführung der von der Beklagten für den Kläger kostenlos

angebotenen Maßnahmen werde das Fahrzeug stets alle Grenzwerte einhalten. Durch die Maßnahmen würden auch keine Verschlechterungen an dem Fahrzeug auftreten. Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen würden sich nicht negativ verändern. Auch gebe es keine negativen Einflüsse auf die Haltbarkeit des Motors und seiner Komponenten. Dies beruhe auf neuen technischen Erkenntnissen, infolge derer der Verbrennungsprozess durch das Software-Update optimiert worden sei.

Dem Kläger sei zudem kein kausaler Schaden entstanden, da er den PKW problemlos habe nutzen können und dies auch getan habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst den dazugehörigen Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist ganz überwiegend begründet.

A. Die Klage ist zulässig. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Osnabrück folgt aus § 32 ZPO. Danach ist an jedem Ort des deliktischen Handelns oder Schadenseintritts ein Gerichtsstand begründet, was sich nach dem Klägervortrag bestimmt. Der Kläger stützt seine Ansprüche u.a. auf § 826 BGB, wo der Schadenseintritt zum Tatbestand gehört. Ort des Schadenseintritts in diesem Sinne ist auch der Wohnsitz des Klägers, da der Schaden nach dem Klägervortrag in der Vermögensminderung durch die Zahlung des Kaufpreises liegt, die hier eintrat.

B. Die Klage ist auch im tenorierten Umfang begründet.

I. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB und § 249 BGB in tenorierter Höhe zu.

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich einen Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Ist ein Unternehmen betroffen, muss ihm das vorsätzlich sittenwidrige Handeln der beteiligten natürlichen Personen nach § 31 BGB zurechenbar sein. Das ist immer dann der Fall, wenn diese als berufene Vertreter mit gesetzlicher Vertretungsmacht oder einer jedenfalls vergleichbar herausgehobenen Rolle wie

gesetzliche Vertreter handeln. Liegen diese Voraussetzungen vor, kann der Geschädigte Ersatz seines Schadens nach den Grundsätzen des allgemeinen Schadensrechts (§§ 249 ff. BGB) verlangen.

Diese Voraussetzungen liegen im streitgegenständlichen Fall vor. Die klagende Partei ist durch ein haftungsbegründendes Verhalten der Beklagten bzw. von Personen, deren Handeln ihr zurechenbar ist, zum Abschluss des Kaufvertrages gebracht worden, den er sonst nicht geschlossen hätte. Dies berechtigt den Kläger, im Wege der Naturalrestitution die – wirtschaftliche – Aufhebung des entsprechenden Vertrages zu verlangen.

1.) Die Haftung besteht dem Grunde nach.

a.) Die schädigende Handlung als Anknüpfungspunkt für ein haftungsbegründendes Verhalten seitens der Beklagten liegt in der gezielten Programmierung der Motorsteuerungssoftware für den Dieselmotorentyp EA 189 mit einem nur für den Prüfstand im NEFZ entwickelten Fahrmodus zur Einhaltung der für die EG-/EU-Typengenehmigung erforderlichen Emissionswerte und einem gänzlich anders gestalteten Betriebsmodus für den Fahrbetrieb, verbunden mit dem In-Verkehr-Bringen der entsprechenden Fahrzeuge ohne Information der Abnehmerseite des Marktes über das inhärente rechtliche Risiko einer Verletzung der Typengenehmigungsvorschriften durch diese technische Gestaltung.

Die Beklagte hat ein Fahrzeug hergestellt und in Verkehr gebracht, dessen Schadstoffausstoßwerte aufgrund der darin installierten Software nicht denjenigen Werten entsprachen, die die Beklagte suggeriert hat. Sie hat durch die Angabe, das Fahrzeug halte die Grenzwerte der Euro-5-Norm ein, der Öffentlichkeit im Allgemeinen und jedem interessierten Fahrzeugkäufer im Besonderen den Eindruck vermittelt, das Fahrzeug halte diese Grenzwerte unter idealen Betriebsbedingungen stets – also auch im normalen Straßenbetrieb – ein, obwohl dies in Wahrheit nicht der Fall war.

b.) Durch dieses Verhalten ist dem Kläger ein Schaden i.S.d. § 826 BGB entstanden.

Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB liegt immer dann vor, wenn das schädigende Verhalten bei wertender Betrachtung die Vermögenslage des möglichen Geschädigten negativ beeinflusst. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 25 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 16 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275

Rn. 19 f.; siehe auch LG Bonn, Urteil vom 07.03. 2018, 19 O 327/17, zitiert nach juris) ist die Bejahung eines Vermögensschadens auch dann nicht ausgeschlossen, wenn die Differenzhypothese bezogen auf den Wert der ausgetauschten Leistungen vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt.

Es kann daher dahinstehen, ob es durch das Verhalten der Beklagten zu einem messbaren Wertverlust am streitgegenständlichen Fahrzeug kam und auch, ob durch die etwaigen Nachbesserungsmaßnahmen der Beklagten der Mangel am Fahrzeug vollständig beseitigt wurde, weil der Kläger durch das Verhalten der Beklagten einen Vertrag abgeschlossen hat, den er im Übrigen nicht geschlossen hätte und somit aus diesem gem. § 433 Abs. 2 BGB zur Kaufpreiszahlung und Abnahme des Fahrzeugs gegenüber einen Dritten verpflichtet wurde.

Denn die Differenzhypothese als wertneutrale Rechenoperation muss insoweit einer normativen Anpassung 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. § 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 (BGH, Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 25 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, Rn. 16 ff., zitiert nach juris; Urteil vom 28.10.2014, VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275 Rn. 19 f.). Die Bejahung eines Vermögensschadens unter diesem Aspekt setzt allerdings voraus, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv-willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der relevanten Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH, Urteil vom 26.09.1997, V ZR 29/96, Rn. 28, zitiert nach juris).

Davon ausgehend liegt der Schaden der klagenden Partei in dem Abschluss eines ungewollten Kaufvertrags, bzw. in der Belastung mit der Kaufpreisverbindlichkeit, die sich aus diesem Vertrag gemäß § 433 Abs. 2 BGB gegenüber dem Verkäufer ergibt, welche sein Vermögen negativ belastet.

Der Kläger hat ein von der Beklagten hergestelltes, mit einem Motor der Baureihe EA189 ausgestattetes und in Verkehr gebrachtes Fahrzeug erworben, welches in einem bedeutsamen Gesichtspunkt anders beschaffen war, als ein vernünftiger Durchschnittskäufer dies erwarten durfte. Ein vernünftiger Durchschnittskäufer darf nämlich davon ausgehen, dass ein von ihm erworbener Pkw entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist. Hierzu gehört, dass der Hersteller die für das Fahrzeug erforderliche Typgenehmigung nicht durch Täuschung erwirkt hat. Das gilt auch, wenn der Käufer sich bis zum Bekanntwerden einer solchen Täuschung keine konkreten Vorstellungen von den technischen Einrichtungen und den rechtlichen Voraussetzungen für die Typgenehmigung gemacht hat (so auch OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 36, 38).

Fahrzeugkäufern musste zwar bekannt sein, dass die Schadstoffgrenzwerte der Abgasnorm nur auf dem Prüfstand einzuhalten waren. Sie mussten aber nicht damit rechnen, dass der Schadstoffausstoß auf dem Prüfstand mithilfe einer Software gezielt manipuliert wird. Vielmehr kann ein Käufer erwarten, dass die Emissionswerte seines Fahrzeugs jedenfalls dann ähnlich hoch ausfallen wie im Prüfstand, wenn im realen Fahrbetrieb vergleichbare Bedingungen gegeben sind.

Insofern ist der Einwand der Beklagten, dass kein höherer Schadstoffausstoß als angegeben vorliegen würde, da ausschließlich die Werte, welche im NEFZ gemessen wurden, maßgeblich für den Erhalt der Typengenehmigung seien und es nicht auf die realen Emissionswerte ankomme (Bd. I, Bl. 64 d.A.), mehr als abenteuerlich. Jedermann und insbesondere jeder vernünftige Kaufinteressent, der sich über die Fahrzeugdaten informiert, geht selbstverständlich davon aus, dass das Fahrzeug auf dem Prüfstand in demselben Grundmodus betrieben wird, wie im normalen Straßenverkehr und dass es deshalb auch im normalen Betrieb jedenfalls unter optimalen Bedingungen die auf dem Prüfstand gemessenen Grenzwerte erreichen kann. Demgegenüber kann die Beklagte nicht ernsthaft annehmen, dass irgendjemand auf die Idee gekommen wäre, dass auf dem Prüfstand ein anderer Betriebsmodus getestet würde, als im normalen Straßenverkehr. Denn eine Prüfung der Fahrzeuge wäre gänzlich sinnlos, wenn mit dem Test nicht versucht würde, zumindest annäherungsweise den Schadstoffausstoß zu ermitteln, den die Fahrzeuge auch im normalen Betrieb erreichen bzw. unter optimalen Bedingungen erreichen können.

Letztlich 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 mit einer Abschaltvorrichtung manipuliert hatte, also ob der Kläger tatsächlich eine ungewollte Verbindlichkeit eingegangen ist. Dass diese Frage zu bejahen ist, liegt auf der Hand. Kein vernünftiger Käufer würde sich auf die Unsicherheit des möglichen Widerrufs der EG-Typengenehmigung einlassen und ein solches Fahrzeug erwerben, selbst wenn mit dem Fahrzeug weder eine Wertminderung noch nachteilige Emissionswerte verbunden sind. Die berechtigten Erwartungen eines vernünftigen durchschnittlichen Käufers - und damit auch des Klägers - erstrecken sich darauf, dass das erworbene Fahrzeug die technischen und rechtlichen Voraussetzungen der Zulassung erfüllt und diese nicht durch illegale Mittel erreicht worden sind.

Dass auch die Beklagte selbst hiervon ausgehen musste, lässt sich ohne weiteres aus dem Umstand ableiten, dass die Manipulation des Genehmigungsverfahrens verheimlicht wurde und die Beklagte nach Bekanntwerden ihr Bedauern über dieses Vorgehen zum Ausdruck gebracht hat. Es steht daher zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger durch haftungsbegründendes Verhalten der Beklagten welches in der Entwicklung der entsprechenden Software, des Inverkehrbringens der manipulierten Motoren und in der Verheimlichung des Manipulationsvorgangs zu sehen ist, zum Abschluss eines Kaufvertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte.

c.) Die schädigende Handlung war, wie sich aus dem Vorstehenden ohne Weiteres ergibt, kausal für die Kaufentscheidung und damit den Vermögensschaden des Klägers. Denn die durch die Beklagte manipulierten Abgaswerte im NEFZ Prüfstand haben neben dem Bezug zur Umweltverträglichkeit auch Einfluss auf die Zulassung oder Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugs. Insoweit ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die Gesetzmäßigkeit und Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs für die Kaufentscheidung eines potentiellen Käufers von wesentlicher Bedeutung ist, ohne dass es darauf ankommt, ob der Käufer konkrete Vorstellungen über die für die Zulassung und Zulassungsfähigkeit im Einzelnen erforderlichen technischen Einrichtungen, rechtlichen Voraussetzungen und Zulassungs- bzw. Genehmigungsverfahren macht (LG Köln vom 3. Mai 2018, 36 O 57/17). Denn ein Fahrzeugkäufer darf auch ohne solche detaillierten Vorstellungen davon ausgehen, dass ein von ihm für den Inlandsbetrieb erworbener Pkw eines namhaften Herstellers entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist (vgl. OLG Köln, Beschluss v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, zitiert nach juris Rz. 36 ff.; ähnlich auch LG Arnsberg, Urteil vom

14.6.2017, Az. 1 O 25/17, juris Rz. 53). Da eine Täuschung in dem für den erlaubten Betrieb und die Zulassung des Fahrzeugs bedeutsamen Bereich sowohl die Allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeugs gefährdet als auch erhebliche Einbußen des Verkehrswerts zur Folge haben kann, ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von der Manipulation gewusst hätte.

d.) Diesen Schaden hat die Beklagte in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise herbeigeführt.

Nach der Rechtsprechung liegt Sittenwidrigkeit vor, wenn das Verhalten des Täters gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (BGH, Urteil vom 09.07.1953 - IV ZR 242/52 = BGHZ 10, 228; Urteil vom 19.10.2010 - VI ZR 124/09 = VersR 2010, 1659; Urteil vom 03.12.2013 – XI ZR 295/12 = NJW 2014, 1098). Zwar genügt nicht jeder Gesetzesverstoß zur Annahme der Sittenwidrigkeit. Hinzukommen müssen besondere Umstände, 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 10.07.2001 - VI ZR 160/00 = NJW 2001, 3702; Urteil vom 20.11.2012 – VI ZR 268/11 = NJW-RR 2013, 550; Urteil vom 15.10.2013 – VI ZR 124/12 = NJW 2014, 1380). Das setzt eine besondere "Verwerflichkeit des Verhaltens" voraus, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann.

Zunächst gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses regelmäßig bereits den Vorwurf der Sittenwidrigkeit begründet (BGH, Urteil vom 28.6.2016, Az. I ZR 536/15, juris Rz. 17). Eine solche bewusste Täuschung liegt hier vor, da der Einbau einer verbotenen Abschaltvorrichtung denotwendig nur bewusst und in Täuschungsabsicht geschehen kann (LG Köln vom 3. Mai 2018, 36 O 57/17).

Jedoch ist auch ohne diesen Grundsatz bei entsprechender Würdigung der Gesamtumstände das Verschweigen des Einsatzes der sog. Umschaltlogik auch unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Anstandsmaßstabs als sittenwidrig zu bewerten.

Gerade das heimliche Vorgehen der Beklagten unter Ausnutzung eines eigenen Informations- und Wissensvorsprungs gegenüber den Verbrauchern lässt das Verhalten der Beklagten als rechtlich sittenwidrig erscheinen. Die Manipulation konnte von einem Verbraucher als technischen Laien nicht erkannt werden, sodass die Beklagte von vornherein einkalkulierte, dass die Manipulation nicht entdeckt wird. Dieses erscheint insbesondere vor dem Hintergrund besonders verwerflich, da die Entscheidung zum Kauf eines Kraftfahrzeugs, zumindest für den durchschnittlichen Verbraucher mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist, der bei lebensnaher Betrachtung auf einer wohl überlegten und abwägenden Entscheidung fußt. Es verstößt auch gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden wenn ein Hersteller eine Software einsetzt, die die Einhaltung der gesetzlichen Umweltstandards "vorspielt", um damit ein dem gesellschaftlichen Zeitgeist der Umweltfreundlichkeit und Umweltverträglichkeit entsprechendes Fahrzeug zu vermarkten (so auch LG Paderborn, Urteil vom 07. April 2017 – 2 O 118/16).

Die objektive Sittenwidrigkeit der schädigenden Handlung rührt zudem auch daher, dass die Beklagte gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstoßen und durch den millionenfachen Vertrieb der betroffenen Fahrzeuge nicht nur eine Schädigung der Umwelt unmittelbar, sondern auch der Gesundheit anderer Menschen in Kauf genommen hat. Ferner wurden Millionen Kunden über die Eigenschaften der von ihnen gekauften Fahrzeuge getäuscht.

Die Motivation für dieses Verhalten entsprang zur Überzeugung des Gerichts aus einem mit den Regeln der Marktwirtschaft nicht mehr zu vereinbarem Gewinnstreben. Das Verhalten der Beklagten diente dazu, unter Missachtung berechtigter Kundenerwartungen den Umsatz der Beklagten zu steigern, sich in unlauterer Weise im Wettbewerb mit konkurrierenden Unternehmen durchzusetzen und die Marktmacht des Unternehmens der Beklagten auf unredlichem Wege weiter auszubauen. Der Einsatz der Software zur Motorsteuerung diente offenkundig dazu, Fahrzeuge zu produzieren und zu verkaufen, die andernfalls keine oder zumindest weniger Abnehmer gefunden hätten, weil sie nicht zugelassen worden wären oder aber nur mit einem deutlichen, abschreckenden Risikohinweis hätten in Verkehr gebracht werden können. Alternativ hätten rechtssicher gestaltete Fahrzeuge zu deutlich höheren Kosten entwickelt werden müssen. Angesichts des tatsächlichen Geschehens kann insoweit nur angenommen werden, dass die Beklagte die Software installierte, weil sie nicht in der Lage war, auf

andere Art und Weise mit vergleichbarem Aufwand Fahrzeuge zu entwickeln, die die Euro-5-Norm nicht nur auf dem Prüfstand einhielten.

Um der Täuschung zum Erfolg zu verhelfen, hat die Beklagte bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen in der Bevölkerung im Allgemeinen und unter den potentiellen Autokäufern im Besonderen, eingesetzt. Die Beklagte verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, welches auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses hat sie insofern genutzt, als dass sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Potentielle Autokäufer haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt oder angezweifelt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist unzweifelhaft als verwerflich einzuordnen.

Die Beklagte hat jedoch nicht nur originäres Vertrauen zur Täuschung genutzt, sondern in besonderem Maße auch solches, welches aus der EG-Typengenehmigung resultiert. Die Bevölkerung und potentielle Autokunden vertrauen darauf, dass solche Fahrzeuge, welche über eine EG-Typengenehmigung verfügen, gesetzeskonform sind. Sie gehen dabei berechtigterweise davon aus, dass insbesondere die immer wichtiger werdenden Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Das besondere Vertrauen der Allgemeinheit in dieses Verfahren fußt darauf, dass unter hoheitlicher Überprüfung, nach gesetzlich vorgegebenen Verfahren und Maßstäben neue Fahrzeugtypen geprüft und im Erfolgsfall genehmigt werden. Die Bevölkerung setzt mit Recht voraus, dass die entsprechende hoheitliche Stelle solchen Fahrzeugtypen die Genehmigung verweigert oder mindestens zur Herstellung der Ordnungsgemäßheit erforderliche Auflagen macht, die den gesetzlichen Anforderungen nicht (von vorneherein) genügen. Dieses besondere Vertrauen hat die Beklagte bewusst genutzt, um die Täuschung der potentiellen Kunden zu erleichtern. Besonders verwerflich ist dies deshalb, weil sie fremdes Vertrauen nutzt, welches letztlich auch auf essentielle verfassungsrechtliche Grundsätze, wie etwa die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, zurückzuführen ist.

Die vorstehend genannten Umstände führen schon jeweils allein und erst recht in ihrem Zusammenspiel dazu, dass das Verhalten der Beklagten als grob sittenwidrig einzustufen ist (vgl. u.a. auch LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, 3 O 139/16; LG Kleve, Urteil vom 31.03.2017, 3 O 252/16; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, 6 O 119/16; LG Dortmund, Urteil vom 06.06.2017, 12 O 228/16; LG Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017 - 1 O 25/17; LG Osnabrück, Urteil vom 28.06.2017, 1 O 29/17; LG Saarbrücken, Urteil vom 14.07.2017, 12 O 104/16; LG Frankfurt a. d. Oder, Urteil vom 17.07.2017, 13 O 174/16; LG Köln, Urteil vom 18.07.2017, 22 O 59/17; LG Krefeld, Urteil vom 19.07.2017, 7 O 147/16; LG Essen, Urteil vom 28.08.2017, 4 O 114/17; LG Bielefeld, Urteil vom 16.10.2017, 6 O 149/16; im Ergebnis wohl ebenso: OLG Düsseldorf, Beschluss vom 21.09.2017, I-4 U 87/17, jeweils zitiert nach juris; s. auch: OLG Oldenburg, Hinweis vom 19.06.2018, 2 U 9/18, unveröffentlicht).

e.) Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Einem Unternehmen wird zunächst das Verhalten und Wissen von Organen gemäß § 31 BGB zugerechnet (BGH, Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, zitiert nach juris). Bei einem in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft betriebenen Unternehmen wie dem der Beklagten betrifft dies das Verhalten des Vorstands und aller Vorstandsmitglieder (vgl. § 76 AktG). In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass eine juristische Person darüber hinaus auch für das Verhalten sonstiger verfassungsmäßig berufener Vertreter sowie für alle sonstigen Personen haftet, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, sodass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren (ständige Rspr., vgl. BGH, Urteil vom 27.04.1962, VI ZR 210/61, VersR 62, 664; Urteil vom 30.10.1967, VII ZR 82/65, BGHZ 49, 19; Urteil vom 28.06.2016, VI ZR 536/15, zitiert nach juris). Es ist nicht notwendig, dass die betreffende Person in der geschäftsführenden Verwaltung tätig ist. Entscheidend ist vielmehr, dass es sich um einen leitenden Angestellten handelt, der aufgrund der Organisation der juristischen Person eine gewisse Selbständigkeit der Entschließung und dementsprechend ein gewisses Maß von Eigenverantwortung für einen größeren Verwaltungsbereich hat.

Dabei verkennt das Gericht nicht, dass die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB voraussetzt, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im

Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklichen muss (vgl. BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az.: VI ZR 536/15).

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, trotz Hinweises der Klägerseite hierauf nicht nachgekommen. 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. Insofern unterscheidet sich der streitgegenständliche Fall auch in diesem Punkt von dem von Beklagtenseite zitierten Urteil des BGH (Bd. II, Bl. 135 d.A.) vom 28.06.2016 (Az.: VI ZR 536/15). Dort hatte der BGH entschieden, dass sich die „Wissens- und Wollenzurechnung“ nicht alleine durch Zusammenrechnung der im Hause der juristischen Person vorhandenen Kenntnisse herstellen lässt.

Die Nichterfüllung der sekundären Darlegungslast führt hier jedoch dazu, dass von der Verwirklichung aller Elemente in der Person (wenigstens) eines verfassungsmäßigen Vertreters auszugehen ist (so auch LG Heilbronn, Urteil vom 22. Mai 2018 – Ve 6 O 35/18, Rn. 29 –, juris).

Dass maßgebliche Mitarbeiter der Beklagten, bis in die Vorstandsebene, bei denen es sich zweifelsfrei um verfassungsmäßig berufene Vertreter handelt, Kenntnis von allen maßgeblichen haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatten und vollumfänglich im Sinne der vorgenannten Erläuterungen vorsätzlich handelten, ist anzunehmen. Der entsprechende klägerische Vortrag ist gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da er nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 19. Februar 2014, I ZR 230/12).

Denn die Beklagte traf, wie oben bereits skizziert, entgegen ihrer eigenen Annahme gegenüber der klägerischen Behauptungen hinsichtlich der Kenntnis der Vorstands- bzw. oberen Managementebene über unzulässige Manipulationen der Motorsteuerungssoftware eine sekundäre Darlegungslast.

Zwar trifft für diese Tatsachen zunächst grundsätzlich die klagende Partei die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es vorliegend der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden

Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu der außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs stehenden klagenden Partei die wesentlichen Tatsachen kennt (vgl. Greger, in: Zöller-ZPO, 32. Aufl. 2018, Vor § 284 Rn. 34).

Eine sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen.

Denn muss eine Partei Umstände beweisen, die zu dem ihrem Einblick entzogenen Bereich des Prozessgegners gehören, so entstehen ihr erhebliche Beweisprobleme, da Beweisermittlungs- und Ausforschungsanträge nicht zulässig sind (vgl. Zöller/Greger, 31. Aufl. 2016, ZPO, Vorb. § 284, Rn. 34). Die sekundäre Darlegungslast wirkt diesem misslichen Umstand (ausnahmsweise) entgegen. Sie 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 vor.

Der Kläger hat keinerlei 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. Hinzu kommt, dass es vorliegend um die Zurechnung einer objektiv feststehenden gezielten Manipulationsstrategie in einem Weltkonzern geht. Einer solchen Manipulationsstrategie immanent ist die Verschleierung der Verantwortlichkeit für den Fall, dass die Manipulation entdeckt wird. Wenn aber eine objektiv sittenwidrige Schädigung im Sinne von § 826 BGB in einem Weltkonzern vorgenommen und hierbei zugleich naturgemäß dafür Sorge getragen wird, dass die Zurechnung einer solchen

sittenwidrigen Schädigung zu einzelnen verantwortlichen Personen verschleiert wird, kann es nicht Aufgabe des Geschädigten sein, der nicht einmal bei unterbliebener Verschleierung hinreichenden Einblick in die Entscheidungsvorgänge und Verantwortlichkeiten hat, die Zurechnung zu verantwortlichen Entscheidungsträgern darzulegen. Der Kläger hat daher den ihm insoweit zuzumutenden Vortrag, zum Teil überobligatorisch, erbracht.

Anders als die Beklagte meint (Bd. I, Bl. 83 d.A.) hat sie ihrer Erklärungslast freilich nicht genügt und ist der sie treffenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Angesichts des Zeitablaufs seit Entdeckung der Softwaremanipulation ist der Vortrag, die Beklagte habe das ihr Mögliche unternommen, um den Behauptungen des Klägers entgegenzutreten, unzureichend. Damit dass die Beklagte sich darauf beschränkt zu behaupten, die Ermittlungen hätten keine Erkenntnisse ergeben, dass ein Vorstand (im aktienrechtlichen Sinn) Kenntnis von der Manipulation gehabt habe, kann sie ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügen (zusammenfassend Bd II, Bl. 136 d.A.). Dieser Vortrag ist inhaltsleer und nicht nachprüfbar für die Klägerseite, zumal es entgegen der Ausführungen der Beklagten nicht darauf ankommt, dass die Kenntnis in der Person eines Vorstands im aktienrechtlichen Sinne vorliegt (s.o.).

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 bringen.

Bei dieser Sachlage und den vorbeschriebenen prozessualen Grundsätzen ist mangels substantiierter gegenteiliger Darlegung durch die Beklagte davon auszugehen, dass in die Vorgänge, an die der Vorwurf der sittenwidrigen Schädigung anknüpft, Personen im Sinne des § 31 BGB eingebunden waren (so u.a. auch: LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, 3 O 139/16, VuR 2017, 111; LG Paderborn, Urteil vom 07.04.2017, 2 O 118/16, zitiert nach juris; LG Kleve, Urteil vom 31.03.2017, Az. 3 O 252/16, VuR 2017, 232).

f.) Die Beklagte handelte auch vorsätzlich. Gemäß § 826 BGB muss die Zufügung des Schadens vorsätzlich erfolgt sein. Nach ganz herrschender Meinung muss sich der Vorsatz dabei sowohl auf die die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände als auch auf

die Schädigung beziehen. Hinsichtlich der Schädigung ist der Vorsatz zu bejahen, wenn der Schädiger die Art und Richtung der Schadensfolgen vorausgesehen und gewollt oder zumindest billigend in Kauf genommen hat (BGH, BGH, Urteil vom 20.11.1990 – VI ZR 6/90 = NJW 1991, 634; Urteil vom 15.09.1999 – I ZR 98/97 = NJW 2000, 393).

Vorsatz in diesem Sinne kann insbesondere auch aus den objektiven Umständen gefolgert werden, die die Sittenwidrigkeit begründen (Urteil vom 20.03.1995, II ZR 205/94, NJW 1995, 1739, 1749).

Auf dieser Grundlage ist vorliegend von einem vorsätzlichen Handeln auszugehen. Die den Schadstoffausstoß beeinflussende Software wurde sicherlich nicht in fahrlässiger Weise in die EA 189 Motoren implementiert, sondern muss willentlich entwickelt und installiert worden sein. Die Wirkungsweise der Software war ebenfalls gewollt. Sie ist gerade mit der Absicht eingebaut worden, das Durchlaufen des NEFZ zu erkennen und den Schadstoffausstoß während der behördlichen Prüfung zu senken, um so die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Aus dem objektiven Umstand, dass die Software überhaupt entwickelt, eingebaut und genutzt worden ist, folgt, dass den verantwortlichen Mitarbeitern der Beklagten bewusst war, dass der von ihr entwickelte Fahrzeugtyp die gesetzlich geforderten Grenzwerte nicht einhält und dass keine Genehmigung nach der Euro-5-Norm erteilt werden könne. Denn andernfalls wäre der Einsatz einer Software, die die Schadstoffemissionen nur auf dem Prüfstand verbessert, überflüssig und sinnlos gewesen. Für die beteiligten Organe der Beklagten war aufgrund ihrer Kenntnis von der Implementation der Software offensichtlich, dass die Kunden der Beklagten künftig Fahrzeuge erwerben würden, welche ihren berechtigten Erwartungen an den gesetzeskonformen Erwerb der Typgenehmigung und die technische Mangelfreiheit nicht entsprachen und ihnen deshalb einen Schaden im Sinne des § 826 BGB zufügten (LG Köln vom 3. Mai 2018, 36 O 57/17).

Dass durch die Überschreitung der Grenzwerte bzw. den höheren Schadstoffausstoß höhere Gefahren für die Umwelt, den Menschen und anderen Lebewesen drohen, liegt auf der Hand und muss den Beteiligten Organen i.S.d. § 31 BGB der Beklagten bewusst gewesen sein.

Indem die Verantwortlichen das Fahrzeug trotzdem produziert und in Verkehr gebracht haben, haben sie die sich daraus ergebenden Schäden an den vorgenannten Rechtsgütern und Personen zumindest billigend in Kauf genommen. Dies geschah

gerade in der Absicht, den Gewinn zu steigern und die Marktstellung der Beklagten zu verbessern, weil der Einsatz der Software gerade den Verkauf der Fahrzeuge ermöglichen bzw. fördern sollte.

g.) Dieser zunächst entstandene Schadensersatzanspruch der klagenden Partei gegen die Beklagte ist auch nicht zwischenzeitlich erloschen, insbesondere nicht dadurch, dass der Kläger das von der Beklagten angebotene Software-Update durchführen ließ.

Der Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB hängt bei einer Verleitung zu einem Vertragsschluss nicht von der Werthaltigkeit der Gegenleistung ab. So kann selbst bei objektiver Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung der Schädiger zum Schadensersatz in Form der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB verpflichtet sein, wenn sein getäuschter Kontrahent den Vertrag ohne das haftungsauslösende Verhalten nicht geschlossen hätte (vgl. BGH, Urteil vom 11.07.2012, IV ZR 164/11, BGHZ 194, 39). Voraussetzung ist lediglich, dass der Geschädigte die erfolgte Vertragsbindung nicht willkürlich als Schaden ansieht, sondern dass sie sich auch nach der Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls als unvernünftig erweist (vgl. BGH, Urteil vom 08.03.2005, XI ZR 170/04, BGHZ 162, 306).

Von einer willkürlichen Schadensbetrachtung kann hier keine Rede sein. Die eingegangene Vertragsbindung ist, aus den oben bereits dezidiert dargestellten Gründen, aber auch aus weiteren Gründen (möglicher Minderwert, Erforderlichkeit eines Softwareupdates um Stilllegung zu vermeiden, Dieselfahrverbote etc.), zumindest unvernünftig.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass die erfolgte Aufspielung des Softwareupdates nichts am deliktischen Schadenersatzanspruch ändert. Denn selbst wenn das Update das Fahrzeug der klagenden Partei in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt haben sollte, liegt darin aus diesem Grund auch keine Erfüllung gemäß § 362 Abs. 1 BGB im Hinblick auf den Schadensersatzanspruch des Klägers. Denn sein Anspruch ist gerichtet auf die Herstellung des Zustandes, als hätte er das Fahrzeug nicht erworben, nicht die Nachbesserung des Fahrzeugs.

Durch die Durchführung des Updates ist der Schadensersatzanspruch aber auch nicht aufgrund einer Annahme an Erfüllung statt gemäß § 364 Abs. 1 BGB erloschen. Denn die Annahme des Updates durch die klagende Partei kann nicht als Zustimmung zu einer Annahme an Erfüllung statt gewertet werden (OLG Köln, Beschluss vom 27.03.2018, 18

U 134/17, zitiert nach juris, Rn. 17 f.). Dieser Einschätzung kann sich das erkennende Gericht ohne weiteres anschließen.

Für die Beklagte kann ebenfalls das Argument nicht gelten, dass dem Kläger möglicherweise kaufrechtliche Ansprüche gegen einen Dritten (Verkäufer) zustehen oder zugestanden haben. Denn das Kaufrecht und das Deliktsrecht sind zwei voneinander unabhängige und eigenständige Haftungsregime, die sich nicht gegenseitig ausschließen. Vielmehr wird aus der gesetzlichen Systematik deutlich, dass kein Vorrangverhältnis zugunsten etwaiger kaufrechtlicher Ansprüche besteht (so z.B. auch LG Frankfurt (Oder), Urteil vom 17.07.2017, 13 O 174/16).

Zuletzt ist die Anwendung des § 826 BGB hier auch nicht im Hinblick auf den Schutzzweck der Norm ausgeschlossen (LG Duisburg, Urteil vom 19.02.2018, 1 O 178/17, zitiert nach juris, Rn. 36). Soweit in der Rechtsprechung die Auffassung vertreten wird, eine Haftung nach § 826 BGB scheide schon deshalb aus, weil die seinerzeit maßgebliche Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, gegen die die Beklagte durch den Einsatz der Software möglicherweise verstoßen hat, nicht dem Schutz individueller Vermögensinteressen, sondern gesamtgesellschaftlichen Zielen diene, und deshalb Vermögensschäden im Zusammenhang mit dem Verstoß der Beklagten nicht unter den Schutzbereich des § 826 BGB fielen (vgl. LG Köln, Urteil vom 07.10.2016, 7 O 138/16; LG Ellwangen, Urteil vom 10.06.2016, 5 O 385/15; LG Braunschweig, Urteil vom 19. Mai 2017 - 11 O 4153/16 - jeweils zitiert nach juris), vermag sich das Gericht dieser Ansicht nicht anzuschließen. Denn die Haftung aus § 826 BGB hängt nicht davon ab, auf welchem Weg und unter Verstoß gegen welche gesetzlichen Vorschriften der Schädiger gehandelt hat (vgl. LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, 3 O 139/16; LG Frankfurt (Oder), Urteil vom 17.07.2017, 13 O 174/16, jeweils zitiert nach juris). Entscheidend ist vielmehr, dass hier der einzelne Erwerber über rechtliche Risiken und die Aussagekraft der angegebenen Emissionswerte getäuscht wurde.

2.) Die Beklagte hat als Rechtsfolge des § 826 BGB gemäß § 249 Abs. 1 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Der Schadenersatzanspruch richtet sich mithin auf das sogenannte „negative Interesse“. Diesem Interesse kann durch Rückabwicklung des Vertrages oder durch Ersatz des durch die Täuschung verursachten wirtschaftlichen

Mehraufwandes Rechnung getragen werden. (vgl. Staudinger/Oechsler, Neubearbeitung 2014, BGB, § 826, Rn. 153).

a.) Der Schadensersatzanspruch des Klägers umfasst daher zunächst die Rückzahlung des Kaufpreises von unstreitig 20.000,00 EUR Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs. Die Zug um Zug Verurteilung ergibt sich zunächst bereits aus § 308 Abs. 1 ZPO, sie entspricht jedoch auch der materiellen Rechtslage. Denn ohne die vorsätzliche sittenwidrige Schädigung hätte der Kläger das Fahrzeug nicht erworben und den Kaufpreis nicht zahlen müssen; im Gegenzug hätte sie das Fahrzeug nicht übergeben und übereignet bekommen.

Auf diesen Ersatzbetrag hat der Kläger sich jedoch die von ihm während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen i.H.v. 10.486,19 € anrechnen zu lassen, weil andernfalls eine vom Schadensrecht nicht gedeckte Überkompensation stattfinden würde (sogenanntes Verbot der schadensrechtlichen Bereicherung). Letztlich entspricht dies auch dem Rechtsgedanken des § 346 Abs. 1 BGB (so auch u.a. LG Paderborn, Urteil vom 07. April 2017 – 2 O 118/16 –, juris), weswegen es aus Sicht des Gerichts naheliegt, die zu den dortigen Fällen entwickelten Berechnungsmodi auch im vorliegenden Fall anzuwenden.

Unter Berücksichtigung einer vom Gericht gemäß § 287 ZPO geschätzten Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges von max. 300.000,00 km (das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem 1,6 l-TDI-Motor ausgestattet, welcher typischerweise sehr langlebig ist), welche von der beklagtenseits behaupteten zu erwartenden Gesamtlauflistung nur leicht abweicht (Bd. I, Bl. 88 d.A.), errechnet sich unter Berücksichtigung der Lauflistung zum Kaufzeitpunkt von 8.609 km eine zu erwartende Restlauflistung des Gebrauchtwagens von 291.391 km. Hiervon hat der Kläger das Fahrzeug im Umfang von 152.779 km (= Lauflistung zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung i.H.v. unstreitig 161.388 km abzüglich der Lauflistung zum Kaufzeitpunkt) genutzt. Unter weiterer Berücksichtigung des Kaufpreises i.H.v. 20.000,00 EUR errechnet sich die Nutzungsentschädigung für Gebrauchtwagen nach allgemeiner Meinung wie folgt: Bruttokaufpreis (20.000 €) x gefahrene km (152.779) / erwartbare Restlauflistung im Zeitpunkt des Kaufvertrages (291.391). Dies ergibt eine Nutzungsentschädigung von 10.486,19 €, welche sich der Kläger auf seinen Schadenersatzanspruch anrechnen lassen muss, sodass sich sein negatives Interesse hinsichtlich der Rückgabe und Rückübereignung des PKW auf 9.513,81 € beläuft.

b.) Der Kläger hat auch einen Anspruch auf Ersatz der in der Klageerweiterung vom 31.08.2018 (Bd. II, Bl. 92 d.A.) geltend gemachten Reparaturkosten i.H.v. 757,66 € (Anlage K 17).

Es handelt sich dabei um Aufwendungen, die der Kläger ausschließlich aufgrund des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug getätigt hatte. Da er verlangen kann, von der Beklagten so gestellt zu werden, als hätte er diesen nicht geschlossen, kann er auch verlangen, so gestellt zu werden, als seien diese adäquat-kausal durch den Kauf verursachten Aufwendungen nicht angefallen. Insbesondere handelt es sich dabei auch nicht um Aufwendungen, die in einem Ausschließlichkeitsverhältnis zur Geltendmachung von Schadensersatz handelt. Es handelt sich nicht um ideelle oder Luxusaufwendungen, sondern, was unbestritten blieb, um eine erforderliche Reparaturmaßnahme mithin um eine notwendige Investition zur Durchführung des Kaufvertrages bzw. zur weiteren Nutzung des erworbenen Kfz.

c.) In der Summe ergibt sich somit eine Hauptforderung von insgesamt 10.271,41 €. Ein mit dem Klageantrag zu 1. geltend gemachter Anspruch in Höhe von weiteren 262,38 € ist nicht begründet. Ob hier möglicherweise ein Redaktionsversehen vorlag und der Antrag nach §§ 133, 157 BGB anders ausgelegt werden kann (was bei dem eindeutigen Wortlaut schwierig erscheint) kann dahinstehen, da sich die unbegründete Forderung im Ergebnis ohnehin nicht auf die Kostenquote (s.u.) oder den Streitwert auswirkt.

d.) Der Anspruch auf die Rechtshängigkeitszinsen hinsichtlich der 757,66 € seit dem 12.09.2018 folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB analog. Der Beklagten wurde die Klageerweiterung, in welchem der Kläger erstmalig die Reparaturkosten geltend macht, am 11.09.2018 zugestellt.

Der Zinsanspruch hinsichtlich 9.513,81 € seit dem 20.01.2018 ergibt sich aus Verzugsgesichtspunkten, §§ 286, 288 BGB. Denn das außergerichtliche Schreiben des klägerischen Prozessbevollmächtigten vom 03.01.2018 (Anlage K 2) stellt eine wirksame Mahnung im Sinne des § 286 Abs. 1 S. 1 dar, da es eine hinreichend ernstliche Leistungsaufforderung enthält.

Es liegt zum einen keine Zuvielforderung vor, da ein adäquater Nutzungersatz bereits in dem Anspruchsanschreiben berücksichtigt wurde. Zudem ist die Frist zur Zahlung angemessen lang gesetzt und die Rechtsanwaltsgebühr nicht übersetzt, sondern mit 1,3 korrekt bestimmt. Dass die Mahnung hier erstmalig mit der Erklärung verbunden ist,

welche die Fälligkeit der Forderung herbeiführt, ist, wie der Kläger zurecht annimmt, für den Charakter einer Mahnung unschädlich.

Da Zahlungsfrist der 19.01.2018 war, tritt analog § 187 BGB Verzug am Folgetag ein. Soweit Zinsen auf mehr als 9.513,81 € seit dem 20.01.2018 begehrt werden, unterliegt die Klage der Abweisung. Denn ein darüberhinausgehender Zinsanspruch bestand mangels Verzugs zu diesem Zeitpunkt noch nicht, da die Reparaturkosten erst mit der Klageerweiterung geltend gemacht wurden.

3.) Der Kläger hat hinsichtlich der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ebenfalls einen Anspruch auf Freistellung gegenüber der Beklagten, sowohl dem Grunde, als auch der Höhe nach, §§ 826, 249 Abs. 1 BGB.

Auch vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten bzw. der Anspruch des Prozessbevollmächtigten gegen den Kläger gerichtet auf Vergütung gehören zum erstattungsfähigen Aufwand, da die Beauftragung eines Rechtsanwaltes notwendig und zweckmäßig war. Bei einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung sind die Anwaltskosten Teil des zu ersetzenden Schadens, jedenfalls dann, wenn wie hier eine angemessene 1,3 Geschäftsgebühr in Ansatz gebracht wird.

In Bezug auf diese eigene Schadensposition war auch keine Leistung Zug um Zug anzuordnen. Der Anspruch auf Erstattung der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist nicht Teil des Leistungsaustausches zur wirtschaftlichen Rückabwicklung des ursprünglichen Kaufvertrages. Es handelt sich vielmehr um erst hernach entstandene, gesondert zu betrachtende Rechtsverfolgungskosten.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr.1-ZPO. Die unbegründete Forderung des Klägers in Höhe von 262,38 € war geringfügig i.S.d. Norm und hat (auch mangels Streitwerterhöhung bzw. Gebührensprungs) keine höheren Kosten veranlasst. Dies gilt im Übrigen auch im Hinblick darauf, dass eine teilweise Klagerücknahme vorlag. Denn auch auf Teilrücknahmen ist § 92 ZPO anwendbar (Vgl. BGH, Urteil vom 19.10.1995 - III ZR 208/94). Ein Kostenantrag nach § 269 Abs. 4 ZPO, jedoch gestellt von der Beklagten mit Schriftsatz vom 28.09.2018 (Bd. II, Bl. 98 d.A.) bedurfte es freilich nicht (*Herget*, in: Zöller-ZPO, 31. Aufl. 2017, § 92 Rn. 3).

Der Ausspruch hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus § 709 ZPO.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Oldenburg, 26135 Oldenburg (Oldenburg), Richard-Wagner-Platz 1. 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.

