

36 O 241/18



Verkündet am 05.12.2019

Justizobersekretärin
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Köln

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des |

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Stader Rechtsanwälte, Oskar-Jäger-Straße 170, 50825 Köln,

gegen

1.

Beklagte zu 1),

Prozessbevollmächtigte:

2.

die Volkswagen AG, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, vertreten durch den Vorstand,
ebenda,

Beklagte zu 2),

Prozessbevollmächtigte:

Streithelferin der Beklagten zu 1),

Prozessbevollmächtigte:

hat die 36. Zivilkammer des Landgerichts Köln
auf die mündliche Verhandlung vom 14.11.2019
durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Einzelrichterin

für R e c h t erkannt:

Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an den Kläger 17.990,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.07.2019 zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 6.855,51 €, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs Seat Altea XL Reference 1.6 TDI mit der Fahrgestellnummer VSSZZZ5PZCR018632.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Klägers tragen der Kläger zu 69 % und die Beklagte zu 2) zu 31 %. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) und die Kosten der Nebenintervention trägt der Kläger. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2) trägt der Kläger zu 38 %. Im übrigen findet eine Kostenerstattung nicht statt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagten Ansprüche im Zusammenhang mit dem sog. VW-Abgasskandal geltend.

Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom 07.07.2012 von der Beklagten zu 1) einen neuen Pkw des Typs Seat Altea XL Reference 1.6 TDI mit der Fahrzeug-Identnr. zu einem Kaufpreis von 17.990,00 €. Die Beklagte zu 2) ist die Entwicklerin und Herstellerin des in diesen Pkw eingebauten Dieselmotors der Baureihe EA 189.

Zum Nachweis, dass ein Kraftfahrzeug bei seinem Betrieb die europaweit einheitlich festgesetzten Abgasgrenzwerte einhält, muss das Fahrzeug über eine Typgenehmigung gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen. Die zur Erteilung dieser Typgenehmigung durchgeführte Prüfung der Abgasgrenzwerte erfolgt in einem europaweit festgelegten einheitlichen Testverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), auf einem Prüfstand.

Die von der Beklagten zu 2) hergestellten Motoren der EA189-Baureihe waren mit einer Motorsteuerungssoftware versehen, die erkannte, wann ein Fahrzeug den NEFZ durchlief und in diesem Fall einen besonderen Betriebsmodus (Modus 1) aktivierte, welcher zu einer höheren Abgasrückführungsrate in den Motor und damit zu einem niedrigeren auf dem Prüfstand gemessenen Abgasausstoß führte. Dieser Modus 1 wurde ausschließlich beim Durchfahren des NEFZ aktiviert, im normalen Straßenverkehr wurden die Motoren im Modus 0 betrieben, der mit einem höheren Schadstoffausstoß verbunden war.

Nach Bekanntwerden des Vorhandenseins dieser Software und Berichterstattung hierüber in den Medien im September 2015 ("VW-Abgasskandal") kam das Kraftfahrt-Bundesamt (im Folgenden: KBA) mit Bescheid vom 16.10.2015 zu dem Ergebnis, dass es sich bei der verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele, und erlegte der Beklagten zu 2) deshalb auf, die Software aus allen betroffenen Kfz mit den Motoren der EA189-Baureihe zu entfernen sowie geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu ergreifen.

Die Beklagte zu 2) entwickelte in der Folgezeit für die einzelnen Fahrzeugtypen jeweils Software-Updates, welche dem Zweck dienen, die nach Auffassung des KBA mit einem technischen Mangel behafteten Fahrzeuge wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Die verschiedenen Software-Updates legte die Beklagte zu 2) jeweils dem KBA zur Prüfung vor und rief sodann nach Freigabe durch das KBA die betroffenen Fahrzeuge in mehreren Chargen zurück, um das Software-Update durchzuführen.

Auch für das streitgegenständliche Fahrzeug wurde ein solches Software-Update entworfen, für das die KBA mit entsprechender Freigabebestätigung bescheinigte, dass nach Durchführung des Updates an dem Fahrzeug keine unzulässigen Abschaltungseinrichtungen mehr vorhanden und die Grenzwerte und weiteren Anforderungen eingehalten seien; wegen der weiteren diesbezüglichen Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Klageerwiderung der Beklagten zu 2) vom 24.09.2019, Bl. 165 ff., Bl. 174 f. GA.

Zwischenzeitlich wurden die Rückrufaktionen und Software-Updates weitestgehend durchgeführt. Soweit in einzelnen Fällen die Eigentümer betroffener Pkws die Durchführung des Software-Updates verweigerten, kam es bereits vereinzelt zu Stilllegungsverfügungen der zuständigen Kfz-Zulassungsämter, die gelegentlich schon durch verwaltungsgerichtliche Entscheidungen als rechtmäßig bestätigt wurden (vgl. etwa VG Gießen, Urteil v. 25.01.2019, Az. 6 L 5550/18.GI und 6 L 5936/18GI, zitiert nach: juris). Der Kläger ließ das Software-Update am 18.01.2017 aufspielen.

Der Kläger ist der Auffassung, dass die Beklagten ihm wegen der zum Zeitpunkt des Kaufs in dem streitgegenständlichen Pkw vorhandenen Motorsteuerungssoftware zur Leistung von Schadensersatz in Form der Rückabwicklung des Kaufvertrages verpflichtet seien. Der Kläger meint, dass der von ihm erworbene PKW wegen der Implementierung der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware mangelhaft sei und dass ihm bereits durch den Erwerb des mit diesem Mangel behafteten Fahrzeugs ein Schaden entstanden sei. Dieser Schaden sei auch durch die Durchführung des von der Beklagten zu 2) entwickelten Software-Updates nicht beseitigt worden, denn nach Durchführung dieses Updates seien weitere nachteilige Auswirkungen, etwa in Bezug auf gesteigerten Verschleiß einzelner Motorteile sowie häufigere Reinigung und Austausch des Rußpartikelfilters zu erwarten; zudem verbleibe dem Fahrzeug auch nach dem Update ein merkantiler Minderwert.

Der Kläger behauptet, dass dem Vorstand, mindestens aber Teilen des Vorstandes, sowie dem seinerzeitigen Vorstandsvorsitzenden und der Geschäftsleitung der Beklagten zu 2) der Einsatz und die Funktionsweise der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware bekannt gewesen seien; wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird Bezug genommen auf den Schriftsatz des Klägers vom 09.07.2019, Bl. 126 ff., 131 ff. GA.

Nach Rücknahme des ursprünglich angekündigten Klageantrags zu 2) betreffend die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten beantragt der Kläger nunmehr,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 17.990,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs Seat Altea XL Reference 1.6 TDI mit der Fahrgestellnummer zu zahlen.

Die Beklagten und die Streithelferin der Beklagten zu 1) beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1) erhebt die Einrede der Verjährung. Im übrigen trägt sie vor, dass ein etwaiger bei Kaufvertragsschluss vorhandener Mangel des Pkw jedenfalls durch die Implementierung des Software-Updates beseitigt worden sei. Im übrigen sei das Fahrzeug auch nicht mangelhaft gewesen und habe der Kläger auch nicht ordnungsgemäß eine Frist zur Nacherfüllung gesetzt

Die Beklagte zu 2) meint, dass das von dem Kläger erworbene Fahrzeug mangelfrei sei, dies schon deshalb, weil es – was als solches unstreitig ist – vollumfänglich fahrbereit sei.

Selbst wenn man dies jedoch anders beurteile, sei aber jedenfalls der von dem Kläger bemängelte Zustand des Fahrzeugs durch die zwischenzeitliche Durchführung des von ihr entwickelten Software-Updates vollumfänglich behoben worden. Mit dem Software-Update seien auch keinerlei Nachteile verbunden oder zu befürchten; wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird Bezug genommen auf den Schriftsatz der Beklagten zu 2) vom 24.09.2019, Bl. 165 ff., 173 ff.

Die Beklagte zu 2) ist der Auffassung, dass die klägerische Vortrag dazu, dass Personen, deren Kenntnisse der Beklagten zu 2) zuzurechnen wären, mit Vorsatz hinsichtlich einer angeblichen Schädigung des Klägers gehandelt hätten, nicht ausreichend sei. Zu ihrem eigenen diesbezüglichen Kenntnisstand trägt die Beklagte zu 2) vor, dass ihre Ermittlungen zum Sachverhalt noch andauerten. Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand lägen der Beklagten zu 2) keine Erkenntnisse dafür vor, dass ihr Vorstand oder einzelne Vorstandsmitglieder der Beklagten zu 2) im aktienrechtlichen Sinne im Zeitpunkt der Entwicklung der Software oder im Zeitpunkt des streitgegenständlichen Kaufvertragsabschlusses von der Verwendung der Software Kenntnis gehabt oder ihre Entwicklung oder ihr Inverkehrbringen veranlasst hätten; wegen der Einzelheiten wird insbesondere Bezug genommen auf den Schriftsatz der Beklagten zu 2) vom 24.09.2019, Bl. 165 ff., 178 f.

Auch die Beklagte zu 2) erhebt die Einrede der Verjährung. Sie behauptet, dass der Kläger bereits im Jahre 2015 Kenntnis von allen anspruchsbegründenden Tatsachen sowie auch von der Betroffenheit seines eigenen Fahrzeugs aufgrund der intensiven Medienberichterstattung gehabt habe, jedenfalls aber ohne grobe Fahrlässigkeit hätte haben müssen. Hierzu verweist die Beklagte zu 2) auf die Berichterstattung in den allgemein zugänglichen Medien, insbesondere Printmedien und Fernsehberichterstattung, ihre eigenen Pressemitteilungen, die börsenrechtliche Ad-hoc-Mitteilung vom 22.09.2015 sowie auf die von ihr und ihren Konzerntöchtern eingerichteten Webseiten, die es den Käufern ihrer Fahrzeug ermöglichten, durch Eingabe der Fahrzeug-Identnummer ihres Pkw herauszufinden, ob dieser von der streitgegenständlichen Software betroffen war. Angesichts dieser intensiven Medienberichterstattung und den breiten Informationsmöglichkeiten für ihre Kunden liege es außerhalb jeglicher Lebenserfahrung, dass der Kläger nicht schon in 2015 von dem Abgasskandal sowie auch der Betroffenheit seines eigenen Pkw erfahren habe. Wenn der Kläger anderes behaupten wolle, treffe ihn eine sekundäre Darlegungslast, näher dazu vorzutragen, warum er keine Kenntnis gehabt habe.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen ergänzend Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und in der aus der Entscheidungsformel ersichtlichen Höhe auch begründet; im übrigen ist sie unbegründet.

I.

Etwaige Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte zu 1) als Verkäuferin des streitgegenständlichen Pkw sind gemäß § 438 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 BGB mit Ablauf des 31.12.2014 verjährt. Hieran vermochte auch das im Jahre 2017 durchgeführte Software-Update nichts mehr zu ändern; unabhängig davon, dass diesem ohnehin keine verjährungshemmende Wirkung zukäme, wurde es erst nach bereits eingetretener Verjährung durchgeführt. Andere Anspruchsgrundlagen, insbesondere deliktischer Art, sind gegenüber der Beklagten zu 1) nicht ersichtlich, insbesondere bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür - und auch der Kläger behauptet das nicht - dass der Beklagten zu 1) vorliegend ein arglistiges Verhalten zur Last zu legen sein könnte.

II.

Der Kläger hat jedoch gegen die Beklagte zu 2) unter dem Gesichtspunkt einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung gemäß § 826 BGB einen Anspruch auf Erstattung des für den streitgegenständlichen Pkw gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs, wobei er sich die seit dem Erwerb aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen im Wege des Vorteilsausgleichs schadensmindernd anrechnen lassen muss. Im Einzelnen:

1. Der Kläger hat durch ein Verhalten der Beklagten zu 2), nämlich durch die Inverkehrbringung des, wie die Beklagte wusste, technisch mangelbehafteten Motors der Baureihe EA 189, einen Schaden erlitten. Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter oder eine nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses (BGH, Urteil v. 19.07.2004, Az. II ZR 402/02, juris Rz. 41; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 84; LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 28). Es genügt jede Schadenszufügung im weitesten Sinne, also jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage in ihrer Gesamtheit. Nach dem subjektbezogenen Schadensbegriff stellt auch der Abschluss eines Geschäfts, welches nicht den Zielen des Geschädigten entspricht, einen Schaden im Rahmen des § 826 BGB dar, ohne dass es darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der

Gegenleistung zurückbleibt (so auch OLG Koblenz a. a. O.; LG Offenburg a. a. O.).

Der Kläger hat ein mit dem von der Beklagten zu 2) hergestellten Motor und mit der streitgegenständlichen Manipulationssoftware ausgestattetes und in Verkehr gebrachtes Fahrzeug erworben, welches in einem bedeutsamen Gesichtspunkt anders beschaffen war, als der Kläger als Käuferin 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 die für das Fahrzeug erforderliche Typgenehmigung nicht durch Täuschung erwirkt wurde. Das gilt auch dann, 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 v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17, juris Rz. 36, 38). Bei der von der Beklagten zu 2) mit dem Motor EA 189 in das streitgegenständliche Fahrzeug implementierten Steuerungssoftware handelt es sich nach der zutreffenden und von der erkennenden Kammer geteilten Beurteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes um eine verbotene Abschaltvorrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007. Das Vorhandensein dieser Abschaltvorrichtung begründet Unsicherheiten für die Typgenehmigung und die Betriebszulassung des Fahrzeugs, welche sich nachteilig auf seinen Nutzwert und Vermögenswert auswirken (so auch OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, juris Rz. 39; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 88); das reicht als Schaden im Sinne des § 826 BGB vollkommen aus.

Zudem entsprechen die unter Umweltschutzgesichtspunkten relevanten Abgaswerte des Fahrzeugs nicht jenen, die der Kläger erwarten durfte. Zwar ist allgemein bekannt, dass die auf dem Prüfstand ermittelten Abgaswerte im allgemeinen Straßenverkehr regelmäßig nicht erreicht werden; ein Fahrzeugkäufer darf allerdings berechtigterweise erwarten, dass diese übliche Abweichung nicht durch den Einsatz einer Manipulationssoftware noch vergrößert wird (so auch LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 32). Die schädigende Handlung der Beklagten zu 2) lag hier gerade darin, dass sie die Motoren der Baureihe EA189 wissentlich in einem Zustand hergestellt und zum Zwecke der Weiterveräußerung - sei es als Neufahrzeug, sei es wie hier auf dem Gebrauchtwagenmarkt - an ahnungslose Fahrzeugkäufer auf den Markt gebracht hat, in welchem durch die eingebaute Manipulationssoftware dem Prüfstandsverfahren die Aussagekraft in Bezug auf den realen Fahrbetrieb des Fahrzeugs genommen wurde und damit die ohnehin durch

die Beschränkung auf die Prüfstandswerte nur eingeschränkte staatliche Kontrolle der Abgasgrenzwerte ihre Wirksamkeit vollends verloren hat (ähnlich auch LG Aachen, Urteil v. 07.07.2017, Az. 8 O 12/16, zitiert nach: juris Rz. 29; LG Osnabrück, Urteil v. 09.05.2017, Az. 1 O 29/17, zitiert nach: juris Rz. 42; LG Arnsberg, Urteil v. 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, zitiert nach: juris Rz. 22; jeweils m. w. N.).

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzzweckgesichtspunkten zu korrigieren (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 96 ff.; LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 38 ff.). Die im Rahmen des § 826 BGB verletzte Verhaltensnorm, in deren Schutzzweckzusammenhang der Schaden fallen muss, um zurechenbar zu sein, ist hier nicht nur die öffentlich-rechtliche Vorschrift des Art. 4 Abs. 1 VO (EG) 715/2007, die möglicherweise nicht dem Individualschutz dient, sondern die Anforderung an einen Fahrzeug- und Motorenhersteller, nur solche Fahrzeuge herzustellen und in Verkehr zu bringen, deren Betriebsgenehmigung er nicht durch Täuschung erwirkt hat und die nicht aufgrund einer solchen Täuschung technisch und rechtlich mangelbehaftet und von der Gefahr einer Stilllegung bedroht sind. Bereits der Erwerb eines solchen Fahrzeugs stellt für den Kunden - hier den Kläger - einen Schaden dar, der der Beklagten zu 2) vollumfänglich zuzurechnen ist.

Auch die Durchführung des von der Beklagten zu 2) entwickelten Software-Updates ändert nichts an der im Rahmen des § 826 BGB allein maßgeblichen rechtlichen Bewertung, dass dem Kläger zunächst einmal durch das Verhalten der Beklagten zu 2) ein Schaden entstanden ist. Der Gedanke einer nachträglichen Nachbesserung zur Abwendung von Schadensersatzansprüchen des Geschädigten ist dem Deliktsrecht fremd (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 100). Zudem sind die Befürchtungen des Klägers, dass der Mangel des Fahrzeugs durch das Software-Update nicht vollständig und nicht gänzlich folgenlos beseitigt werden kann, berechtigt. Zunächst erscheint es als wahrscheinlich, dass dem streitgegenständlichen Pkw auch nach Durchführung des Software-Updates allein wegen der Betroffenheit von dem Abgasskandal und dem aufgespielten Update mit der Gefahr von Folgeproblemen ein Minderwert verbleiben wird (vgl. auch OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, juris Rz. 42; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 84, 88). Zudem sind auch die Befürchtungen des Klägers berechtigt, dass das Software-Update möglicherweise den Mangel des Pkw nicht vollständig wird beheben können, sondern Folgeprobleme nach sich zieht. Da die Angaben der Beklagten zu 2), dass das Software-Update

keinerlei Einfluss auf die Dauerhaltbarkeit des Motors oder sonstiger Fahrzeugkomponenten haben werde, naturgemäß prognostischer Art sind, bestehen diesbezüglich Unsicherheiten, die noch verstärkt werden, durch die "naheliegende Frage, warum die Beklagte (...) die jetzt beabsichtigten technischen Lösungen nicht von vornherein implementiert hat" (LG Arnsberg a. a. O., Rz. 35), sondern jahrelang zu einer Manipulationssoftware greifen musste. Auch die Freigabe des Software-Updates durch das KBA kann diese Bedenken nicht entkräften, da sie sich über die Möglichkeit einer Verkürzung der Lebensdauer des Motors oder erhöhten Verschleißes, etwa - wie vom Kläger dargelegt - durch Versottung des Abgasrückführventils oder verkürzte Abbrennintervalle des Rußpartikelfilters, nicht verhält.

2. Das schädigende Verhalten der Beklagten zu 2) ist auch als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu beurteilen. Sittenwidrig in diesem Sinne ist ein Verhalten, das nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, also mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, juris Rz. 21; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 49; jeweils m. w. N.). Vorliegend hat die Beklagte zu 2) aus Gründen der Profitmaximierung in großem Umfang, über Jahre hinweg und mit erheblichem Täuschungsaufwand vorsätzlich die staatlichen Zulassungsbehörden getäuscht, sich gegenüber Mitbewerbern auf dem Kraftfahrzeugmarkt einen unfairen Vorteil verschafft, gesetzliche Umweltschutzvorschriften - deren Bedeutung und Notwendigkeit zum Schutz von Gesundheit und Lebensqualität zunehmend in das gesellschaftliche Bewusstsein vordringt - ausgehebelt und zugleich sämtliche potentiellen Neu- oder Gebrauchtwagenkäufer der mit dem streitgegenständlichen Motor ausgestatteten Fahrzeuge getäuscht und geschädigt, indem sie ihnen einen Pkw verschafft hat, der im Falle der Entdeckung der Manipulationen von Stilllegung bedroht war. Sie hat dabei nicht einfach nur gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen, welches sich insgesamt als sittenwidriges Verhalten darstellt (so im Ergebnis auch OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, juris Rz. 21 ff.; OLG Köln, Beschluss v. 29.04.2019, Az. 16 U 30/19, juris Rz. 4 ff.; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 48 ff.; LG Arnsberg, Urteil v. 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, juris Rz. 52 m. w. N.; LG Offenburg, Urteil v.

12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris Rz. 46).

Zudem gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses regelmäßig bereits den Vorwurf der Sittenwidrigkeit begründet (BGH, Urteil v. 28.06.2016, Az. I ZR 536/15, juris Rz. 17; LG Offenburg a. a. O.). Sittenwidrig handelt nach diesem Maßstab auch, wer eine Sache, von deren Mangelhaftigkeit er weiß, in der Vorstellung in den Verkehr bringt, dass die betreffende Sache von dem Erwerber in unverändert mangelhaftem Zustand an ahnungslose Dritte, die in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nähmen, veräußert werden wird (OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, zit. nach juris, Rz. 27). Diese Konstellation liegt hier vor: Bereits aus der Heimlichkeit des Einsatzes der Software gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt, den beteiligten Stellen und den potentiellen Kunden ergibt sich mit hinreichender Sicherheit, dass der Beklagten zu 2) bewusst war, dass der Einsatz der Software zu Schwierigkeiten hinsichtlich der Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und dass potentielle Kunden Fahrzeuge, die mit derartigen rechtlichen Unsicherheiten belastet waren, nicht würden erwerben wollen (OLG Köln a. a. O., Rz. 30).

3. Das gegen die guten Sitten verstoßende Verhalten der Beklagten zu 2) hat den Schaden des Klägers auch kausal und zurechenbar ausgelöst. 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 hinsichtlich der rechtlichen und technischen Voraussetzungen dieser Zulassungsfähigkeit hat. Ein Fahrzeugkäufer darf nämlich 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 v. 14.06.2017, 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 (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 93).

4. Die Beklagte zu 2) hat auch sämtliche vorbeschriebenen Merkmale der Schadenszufügung im Sinne des § 826 BGB in ihrer Person verwirklicht. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB setzt voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, juris Rz. 13). Dabei zählen allerdings zu den verfassungsmäßig berufenen Vertretern einer Gesellschaft im Sinne des § 31 BGB nicht nur die satzungs- oder gesetzmäßigen Organe einer juristischen Person, wie etwa Vorstandsvorsitzende und Vorstandsmitglieder einer Aktiengesellschaft, sondern alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Personen zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und die die juristische Person insoweit repräsentieren. Es ist weder erforderlich, dass die Tätigkeit des verfassungsmäßig berufenen Vertreters satzungs- oder gesetzmäßig vorgesehen ist, noch muss er rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht für das Unternehmen besitzen. Zu dem Personenkreis, deren Handeln sich die Beklagte zu 2) entsprechend § 31 BGB zurechnen lassen muss, gehören deshalb auch leitende Angestellte (so auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 66; Palandt/Ellenberger, § 31 Rz. 6).

Es ist der Entscheidung gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zugrunde zu legen, dass leitende Mitarbeiter der Beklagten zu 2) mit Organstellung im Sinne des § 31 BGB Kenntnis von dem Einbau der Manipulationssoftware gehabt haben. Denn die Beklagte zu 2) ist dem diesbezüglichen, hinreichend substantiierten Vortrag des Klägers ihrerseits nicht substantiiert entgegengetreten. Der Kläger hat eine der Beklagten zu 2) zurechenbare Kenntnis einzelner Organe im Sinne des § 31 BGB hinreichend substantiiert behauptet. Hiernach oblag es der Beklagten zu 2), ihrerseits darzulegen, welche Personen in ihrem Unternehmen Kenntnis von der Software hatten, bzw. wie es ggfs. möglich war, dass der millionenfache und kostenintensive Einbau einer solchen Software in ihrem gesamten Unternehmensgeflecht nicht einem einzigen leitenden Mitarbeiter, dessen Position im Unternehmen ausreichen würde, um ihn als verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten zu 2) im Sinne des § 31 BGB einzustufen, - insbesondere etwa dem Leiter ihrer Entwicklungsabteilung oder auch, angesichts der wirtschaftlichen Tragweite der Entscheidung, den Mitgliedern ihres Vorstandes - bekannt gewesen sein soll.

Die Beklagte zu 2) hat auch diesbezüglich keinen konkreten Vortrag gehalten, sondern ihre Darlegungen beschränken sich auf die nicht näher erläuterte Versicherung, das dem Vorstand und den Vorstandsmitgliedern der Beklagten zu 2) im aktienrechtlichen Sinne nach derzeitigem Kenntnisstand von der Software nichts bekannt gewesen sei. Dies entspricht letztlich einem - unzulässigen - Bestreiten mit Nichtwissen über Vorgänge im eigenen Hause der Beklagten zu 2) und reicht für ein substantiiertes Bestreiten nicht aus (vgl. auch OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 70).

Zudem ist vorliegend auch unter dem Gesichtspunkt der Darlegungs- und Beweislastverteilung von einer Kenntnis des Vorstands der Beklagten zu 2) im aktienrechtlichen Sinne auszugehen. Eine sekundäre Darlegungslast des Anspruchsgegners kommt in Betracht, wenn der primär darlegungspflichtige Anspruchsteller außerhalb des erheblichen Geschehensablaufs steht, der Anspruchsgegner hingegen alle wesentlichen Tatsachen kennt; in diesem Fall genügt ein einfaches Bestreiten des Anspruchsgegners nicht, sofern ihm nähere Angaben zumutbar sind (OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 U 70/18, juris Rz. 33; OLG Köln, Beschluss v. 29.04.2019, Az. 16 U 30/19, juris Rz. 10; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 77, jeweils m. w. N.). Bei dieser Konstellation muss es dann konsequenterweise auch ausreichen, wenn der Kläger sich im Rahmen der ihn treffenden Erstdarlegungslast auf die allgemeine Behauptung der nach dem maßgebenden Tatbestandsmerkmal erforderlichen Tatsache beschränkt (OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, a. a. O., Rz. 34). Da der Vortrag des Klägers diesen Anforderungen genügt, hätte es hiernach der Beklagten zu 2) obliegen, Einzelheiten zu den internen Geschehnissen im Zusammenhang mit der Beauftragung, der Bezahlung, dem Empfang, der Kontrolle und der Verwendung der streitgegenständlichen Motorsteuerungs-Software darzulegen, sowie dazu, wie ggfs. einzelne Mitarbeiter unter Ausschluss des Vorstandes diese Software millionenfach pflichtwidrig beauftragen, bezahlen und verwenden lassen konnten (so auch OLG Köln a. a. O., Rz. 35; OLG Koblenz a. a. O., Rz. 78 ff.); da die Beklagte zu 2) solches nicht vorgetragen hat, ist der diesbezügliche Klägervortrag der Entscheidung als unstreitig zugrunde zu legen.

In subjektiver Hinsicht ist es im Rahmen des § 826 BGB nicht erforderlich, dass der Schädiger selbst zur Bewertung seines Tuns als sittenwidrig gelangt, es genügt die Kenntnis der die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände. Eine solche Kenntnis der Beklagten zu 2) ist - wie dargelegt - zu bejahen. Die Beklagte zu 2) handelte auch mit

Schädigungsvorsatz im Sinne des § 826 BGB. Insoweit muss der Schädiger nicht im Einzelnen wissen, wer der durch sein Verhalten Geschädigte sein wird. Er muss nur die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglichen Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen haben (BGH, Urteil v. 19. Juli 2004, Az. II ZR 402/02, juris Rz. 47; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, Az. 5 U 1318/18, juris Rz. 61; LG Offenburg, Urteil v. 12.05.2017; Az. 6 O 119/16; juris Rz. 48). Für die beteiligten Organe der Beklagten zu 2) im Sinne des § 31 BGB war aufgrund ihrer Kenntnis von der Implementation der Software offensichtlich, dass die Kunden der Beklagten zu 2) künftig Fahrzeuge erwerben würden, welche ihren berechtigten Erwartungen an den gesetzeskonformen Erwerb der Typgenehmigung und die technische Mangelfreiheit nicht entsprachen, was sich zudem nachteilig auf den Vermögenswert der Fahrzeuge auswirken würde.

6. Da mithin alle Anspruchsmerkmale des § 826 BGB verwirklicht sind, hat der Kläger gegen die Beklagte zu 2) aus dieser Norm in Verbindung mit § 249 BGB einen Anspruch auf Ersatz des ihr entstandenen Schadens, der auf das negative Interesse und damit vorliegend auf Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages gerichtet ist, da der Kläger, wenn er von der Täuschung gewusst hätte, den streitgegenständlichen Pkw nicht erworben hätte.

7. Auf den Zug um Zug gegen Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu erstattenden Kaufpreis muss der Kläger sich im Wege des Vorteilsausgleichs den Geldwert der zwischenzeitlich aus dem Pkw gezogenen Nutzungen anrechnen lassen.

Dieser Anspruch folgt aus § 249 BGB in Verbindung mit den Grundsätzen des allgemeinen Schadensrechts. Danach ist der zu ersetzende Schaden nach der Differenzmethode unter Anwendung der allgemeinen Grundsätze der Schadenszurechnung und der Vorteilsausgleichung zu berechnen. Wenn der zu leistende Schadensersatz in der Rückabwicklung eines gegenseitigen Vertrages besteht, gehört zu den in die in die Differenzrechnung einzustellenden Vorteilen auch der Wert der von dem Geschädigten vor der Rückgabe der mangelhaften Gegenleistung gezogenen Nutzungen - es sei denn, deren Anrechnung würde den Geschädigten unzumutbar belasten oder den Schädiger unbillig begünstigen (vgl. BGH, Urteil v. 12.03.2009, Az. VII ZR 26/06, juris Rz. 15, m. w. N.). Ein solcher Ausnahmefall liegt hier allerdings nicht vor, weshalb sich der Kläger die gezogenen

Nutzungen anrechnen lassen muss: Die aus dem Fahrzeug gezogenen Nutzungen waren objektiv werthaltig und kamen der Klägerin auch tatsächlich zugute. Der Kläger durfte das Fahrzeug rechtlich nutzen, da es zu einer Stilllegungsverfügung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu keinem Zeitpunkt gekommen ist, und sie hat es auch tatsächlich genutzt.

Der anzurechnende Nutzungsvorteil berechnet sich nach der Formel

$$\frac{\text{gefahrene Kilometer} \times \text{Bruttokaufpreis}}{\text{vorauss. Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs}}$$

Die voraussichtliche Gesamtlaufleistung des streitbefangenen Fahrzeugs schätzt die Kammer vorliegend auf 300.000 km (so auch OLG Köln, Beschluss v. 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, juris Rz. 52; OLG Koblenz, Urteil v. 12.06.2019, juris Rz. 111), woraus sich eine von der Klägerin bezogen auf den Schluss der mündlichen Verhandlung zu leistende Nutzungsentschädigung in Höhe von

$$\frac{114.322 \text{ km} \times 17.990,00 \text{ €}}{300.000 \text{ km}} = 6.855,51 \text{ €}$$

ergibt.

8.

Der Schadensersatzanspruch des Klägers gegen die Beklagte zu 2) ist auch nicht verjährt. Gemäß §§ 195, 199 Abs. 1 BGB verjährt der Anspruch nach drei Jahren, beginnend mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste.

Darlegungs- und beweisbelastet für den Zeitpunkt der Kenntnis oder grob fahrlässigen Unkenntnis des Klägers ist die Beklagte zu 2). Da sie keine Umstände darlegen konnte, aus denen sich ergäbe, dass dem Kläger bereits im Jahr 2015 alle anspruchsbegründenden Umstände - zu denen insbesondere auch die Kenntnis von der Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs gehört - bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt gewesen wären, ist vorliegend mit den Angaben des Klägers von einer Kenntniserlangung erst im Jahr 2016 auszugehen, weshalb bei Klagezustellung an die Beklagte zu 2) am 18.07.2019 noch keine Verjährung

eingetreten war; seitdem ist die Verjährung gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt. Im einzelnen:

Der Kläger hatte vor Ende des Jahres 2015 noch keine positive Kenntnis von den anspruchsbegründenden Umständen, insbesondere der Betroffenheit des streitgegenständlichen Pkw. Zwar mag es aufgrund der intensiven Medienberichterstattung, der Presseerklärungen der Beklagten zu 2) und der von dieser eingerichteten Webseite für den Kläger grundsätzlich bereits im Jahr 2015 möglich gewesen sein, die erforderlichen Informationen zu erlangen. Dies ist jedoch keine Frage der Kenntniserlangung sondern allenfalls der fahrlässigen Unkenntnis (so auch LG Offenburg, Urteil v. 21.08.2019, Az. 2 O 57/19, juris Rz. 32). Zum Zeitpunkt der tatsächlichen Kenntniserlangung des Klägers kann die Beklagte naturgemäß keine Angaben machen. Der Kläger hat hierzu im Rechtsstreit vorgetragen - und dies auch nochmals im Rahmen seiner persönlichen Anhörung in jeder Hinsicht glaubhaft erläutert -, dass er erst durch das Anschreiben der Herstellerin seines Pkw im Februar 2016 erfahren hat, dass sein Fahrzeug von dem Rückruf des KBA betroffen war.

Die vorherige Unkenntnis des Klägers von den anspruchsbegründenden Tatsachen beruht auch nicht auf grober Fahrlässigkeit im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB. Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schwerwiegenden und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Von einem solchen ist insbesondere auszugehen, wenn dem Gläubiger die Kenntnis deshalb fehlt, weil ihm ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden kann, weil sich ihm die den Anspruch begründenden Umstände förmlich aufgedrängt haben, er davor aber letztlich die Augen verschlossen hat (LG Offenburg a. a. O., Rz. 33 m. w. N.). Zwar mag es - wie dargelegt - für den Kläger grundsätzlich möglich gewesen sein, die erforderlichen Kenntnisse zu erlangen; dass er entsprechende Bemühungen nicht unternommen hat, ist ihm jedoch vorliegend nicht als Fahrlässigkeit - erst recht nicht als grobe Fahrlässigkeit - anzulasten. Bei der Ermittlung des insoweit geltenden Sorgfaltsmaßstabs ist neben der grundsätzlichen Wertung, dass die Voraussetzungen für die Annahme einer grob fahrlässigen Unkenntnis bei gesetzlichen Schuldverhältnissen höher anzusetzen sind als bei Vertragsverhältnissen (vgl. dazu im einzelnen LG Offenburg a. a. O.), auch erneut zu berücksichtigen, dass der Anspruch des Klägers vorliegend auf einer vorsätzlichen und sittenwidrigen Täuschung durch die Beklagte zu 2) beruht. In einem solchen Fall

besteht aber nicht eine Ermittlungsobliegenheit des potentiell Getäuschten, ob auch er von der Täuschung betroffen ist, sondern es besteht vielmehr eine Aufklärungspflicht des Täuschenden gegenüber den Adressaten der Täuschung, also vorliegend der Beklagten zu 2) und ihrer Konzerntöchter gegenüber den Fahrzeughändlern und den potentiellen Endkunden. Um dieser Aufklärungspflicht nachzukommen, reicht eine allgemeine Information über die Medien nicht aus, vielmehr obliegt es dem Täuschenden, alle erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen, um die potentiellen Adressaten der Täuschung zu erreichen und auch tatsächlich aufzuklären. Den Getäuschten treffen demgegenüber keine eigenen Ermittlungsobliegenheiten, vielmehr darf er entsprechende Bemühungen dem Schädiger überlassen. Die Beklagte zu 2) hat zudem in ihrer Presseerklärung vom 29.09.2015 selbst angekündigt, dass sie die betroffenen Kunden in den nächsten Wochen und Monaten informieren werde, so dass sich auch für diejenigen Fahrzeugkäufer, die die mediale Berichterstattung verfolgt haben, nicht der Eindruck aufdrängen musste, dass sie selbst tätig werden müssten, um ihre Rechte zu wahren (so auch LG Offenburg a. a. O, Rz. 33). Die von dem Kläger in der mündlichen Verhandlung berichtete Haltung, er habe angenommen, dass man seitens der Beklagten auf ihn zukommen würde, wenn er von der Thematik betroffen sei, ist deshalb - ungeachtet des Umstandes, dass dem Kläger angesichts der von ihm berichteten persönlichen Situation im Jahr 2015 ohnehin kein Fahrlässigkeitsvorwurf zu machen ist - nicht sorgfaltswidrig, sondern entspricht der rechtlichen Verteilung der Obliegenheiten im vorliegenden Fall.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich zudem, dass - entgegen der Auffassung der Beklagten - den Kläger keine sekundäre Darlegungslast zu der Frage trifft, wann er von den anspruchsbegründenden Voraussetzungen, insbesondere der Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs, erfahren hat. Es oblag hier der Beklagten selbst, dem Kläger durch ordnungsgemäße Aufklärung die erforderliche Kenntnis zu verschaffen, was sie zugleich auch in die Lage versetzt hätte, den Zeitpunkt der Kenntniserlangung im Rechtsstreit darzulegen. Die Beklagte hatte es mithin selbst in der Hand, die betroffenen Endkunden bereits im Jahr 2015 konkret zu informieren und dadurch einen früheren Verjährungsbeginn herbeizuführen.

9.

Der zuerkannte Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 101 ZPO. Bei der Kostenverteilung war zu berücksichtigen, dass der Kläger nicht nur gegenüber der Beklagten zu 1) sondern auch gegenüber der Beklagten zu 2) teilweise unterlegen ist, weil er bei der Schadensberechnung die gezogenen Nutzungen nicht anspruchsmindernd berücksichtigt hat.



Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 ZPO.

Streitwert: 17.990,00 €.

Der von der Klägerin im Termin vom 14.11.2019 zurückgenommene ursprüngliche Klageantrag zu 2) betraf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten und war deshalb streitwertneutral.