

Abschrift

1 O 195/19



Verkündet am 20.05.2020

Weier, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Bonn****IM NAMEN DES VOLKES****Urteil**

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte: Klägers,
Rechtsanwälte Rogert & Ulbrich,
Partnrschaft mbB, Ottostr. 12, 50859 Köln,

gegen

die Daimler AG, vertr. d. d. Vorstand Dr. Dieter Zetsche, Martin Daum, Renate Jongo
Brüngger, Ola Köllenius, Wilfried Porth, Britta Seeger, Hubertus Troska, Bodo
Uebber, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart,

Prozessbevollmächtigte: Beklagte,
Rechtsanwälte JSW - Junge Schüngeler
Wendland -, Salierring 32, 50677 Köln,

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Bonn
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 12.02.2020
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Bellin, die Richterin am Landgericht
Becker und die Richterin Funcke

für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 46.921.34 € nebst
Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 16.08.2012 bis zum
24.01.2019 und seit dem 02.08.2019 in Höhe von fünf
Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Zug-um-Zug gegen
Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke

2

Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MaticBlueEfficiency mit der Fahrzeugidentifikationsnummer zu zahlen.

Die Beklagte wird zudem verurteilt, an den Kläger einen weiteren Betrag in Höhe von 1.828,91 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 02.08.2019 zu zahlen.

Insoweit wird das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 in der Hauptsache aufgehoben, im Übrigen wird es aufrechterhalten.

Zudem wird das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 insoweit aufrechterhalten, als der Kläger die Kosten des Rechtsstreits in Höhe von 15 Prozent trägt, im Übrigen wird die Kostenentscheidung aus dem Versäumnisurteil aufgehoben und wie folgt neu gefasst: Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits zu 85 Prozent, mit Ausnahme der Kosten der Säumnis, die dem Kläger auferlegt werden.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, jedoch für den Kläger nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger darf die Vollstreckung gegen sich durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet. Die Vollstreckung aus dem Versäumnisurteil vom 13.11.2019 darf nur gegen Sicherheitsleistung fortgesetzt werden.

Tatbestand:

Der Kläger macht gegenüber der Beklagten Ansprüche im Rahmen des sogenannten „Diesel-Abgasskandals“ geltend.

Der Kläger, wohnhaft in Hennef, schloss am 15.08.2012 einen Kaufvertrag über einen Pkw der Marke Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic BlueEfficiency zu einem Kaufpreis in Höhe von 55.477,80 €. In diesem Fahrzeug ist ein Motor des Typs 651 verbaut. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist Gegenstand eines amtlichen Rückrufs durch das Kraftfahrtbundesamt, wobei die weiteren Einzelheiten sowie die Bestandskraft des entsprechenden Bescheids zwischen den Parteien streitig sind.

Im weiteren Verlauf forderte der Kläger die Beklagte außergerichtlich zur Zahlung von Schadensersatz Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf, was die Beklagte zurückwies.

Der Kläger behauptet, er habe den Kaufvertrag über den streitgegenständlichen Pkw mit der Beklagten geschlossen. Dieser sei mit den folgenden multiplen, von der Beklagten entwickelten illegalen Abschaltvorrichtungen versehen, um im Falle eines Abgastests die zulässigen Abgaswerte zu erreichen, aufgrund derer die Stilllegung des Fahrzeugs drohe. So setze die Beklagte zum einen ein nach der EG-Verordnung unzulässiges Thermofenster ein, durch das die Abgasreinigung abgeschaltet werde, wenn Außentemperaturen von unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius herrschten bzw. bei dem die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren werde, wobei eine signifikante Reduktion jedenfalls bei einer Temperatur von 5 Grad Celsius erfolge. Des Weiteren setze die Beklagte eine fehlerhafte Dosierung von AdBlue im SCR Katalysator ein, um die Abgasrückführung zu reduzieren. Außerdem wechsele die Motorsteuerung nach 1200 Sekunden (bei neueren Fahrzeugen bei 2000 Sekunden) in einen „schmutzigen“ Abgasmodus, wobei es sich bei diesem Zeitraum genau um den handle, nach dem der Testzyklus auf dem Rollenprüfstand ende. Auch weise das Fahrzeug eine Manipulationssoftware auf, die auf das Getriebe wirke und die erkenne, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Straßenverkehr befinde, indem sobald das Lenkrad um mehr als 15° gedreht werde, was auf dem Prüfstand normalerweise nicht vorkomme, die Software umschalte. Hierdurch werde Einfluss

auf die Schaltpunkte des Getriebes des Pkw genommen, die bei kaltem Motor ohne Lenkradwinkelschlag höher seien als danach. Des Weiteren sei das Fahrzeug mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgestattet, welches so programmiert sei, dass es bei der Inspektion fälschlicherweise melde, dass das Abgassystem trotz Manipulation ordnungsgemäß funktioniere. Nicht zuletzt weise das streitgegenständliche eine unzulässige Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung auf. Hierbei handele es sich um eine spezielle Temperaturregelung in Form eines elektrisch geschalteten Kühlwasserthermostatventils, welches den Kühlmittelkreislauf künstlich kälter halte sowie die Aufwärmung des Motoröls verzögere und damit dazu führe, dass die Stickoxid-Werte auf dem Prüfstand unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte blieben, im realen Fahrbetrieb hingegen werde diese Funktion deaktiviert und der gesetzliche Grenzwert deutlich unterschritten. Diese letztgenannte Abschalteneinrichtung habe das Kraftfahrtbundesamt als unzulässig bewertet und infolgedessen am 21.06.2019 den Rückruf auch des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeordnet. Der Vorstand der Beklagten habe den Einsatz der genannten unzulässigen Abschalteneinrichtungen zur Erlangung von Wettbewerbsvorteilen sowie Boni und Prämien beschlossen. Inhalt und Umfang der Manipulation seien der Führungsebene der Beklagten von Beginn an bekannt gewesen. Die zu erwartende Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei mit mindestens 350.000 km zu beziffern.

In dem Termin zur mündlichen Verhandlung vom 13.11.2019 hat der Kläger keinen Antrag gemäß der am 02.08.2019 zugestellten Klage gestellt und die Kammer ein klageabweisendes Versäumnisurteil erlassen, welches dem Kläger am 26.11.2019 zugestellt wurde. Mit Schriftsatz vom 10.12.2019, am selben Tag bei Gericht eingegangen, hat der Kläger gegen das Versäumnisurteil Einspruch eingelegt. Mit diesem hat der Kläger noch betreffend des nachfolgenden Klageantrags zu 2 eine im Termin zu beziffernde Nutzungsentschädigung in Abzug gebracht.

Der Kläger beantragt zuletzt,

1. das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 aufzuheben;
2. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 55.477,80 € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 16.08.2012 bis 24.01.2019 und seither von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Zug-um-Zug gegen

5

Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MaticBlueEfficiency mit der Fahrgestellnummer zu zahlen;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 25.01.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 2. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet;
4. die Beklagte zu verurteilen, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.994,04 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 25.01.2019 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 aufrechtzuerhalten.

Sie bestreitet mit Nichtwissen, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug unmittelbar von ihr erworben habe und erhebt im Hinblick auf behauptete Gewährleistungsansprüche die Einrede der Verjährung. Außerdem ist sie der Auffassung, der Vortrag des Klägers sei bereits unsubstantiiert und damit unschlüssig, da dieser keinen Bezug zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug aufweise. Sie behauptet, ohnehin verfüge das Fahrzeug weder über ein SCR-System, noch über einen AdBlue-Tank, und der Vortrag hinsichtlich einer Manipulationssoftware, die auf das Getriebe einwirke, scheine sich auf Fahrzeuge der Marke Audi zu beziehen. Ungeachtet dessen sei in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschalteneinrichtung, auch in Form einer Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung, nicht verbaut. Der nicht bestandskräftige Rückrufbescheid begründe im Übrigen lediglich eine Pflicht der Beklagten, ein Software-Update zu entwickeln, welches bereits durch das Kraftfahrtbundesamt freigegeben worden sei. Die durchschnittlich zu erwartende Gesamtfahrleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps betrage 250.000 km.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien und die diesen beigefügten Anlagen sowie

auf die Protokolle der Termine zur mündlichen Verhandlung vom 13.11.2019 und 12.02.2020 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Der Einspruch des Klägers vom 10.12.2019 gegen das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt, und weit überwiegend begründet.

Die zulässige Klage ist zum größten Teil begründet.

I.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte der mit dem Antrag zu 2. geltend gemachte Zahlungsanspruch in Höhe von 46.921,34 € zu, Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen PKW. Der Anspruch folgt aus den §§ 826, 31, 249 Abs. 1 BGB.

Dass zwischen den Parteien unmittelbar ein von der Beklagten bestrittener Vertrag geschlossen wurde, konnte hingegen nicht festgestellt werden, da der Kläger insoweit mangels Vorlage des Vertragsdokuments den entsprechenden Nachweis nicht geführt hat. Auf das Fehlen der Anlagen zur Klageschrift wurde der Kläger bereits mit der Klagererwiderung (Bl. 223 d.A.) durch die Beklagte hingewiesen. Auf die in Bezug auf etwaige Gewährleistungsansprüche erhobene Einrede der Verjährung kommt es damit nicht an.

1.

Dadurch, dass die Beklagte den mit der Motorsteuerungssoftware in Form der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung versehenen und von ihr entwickelten Diesel-Motor des Typs OM 651 in dem streitgegenständlichen Fahrzeug der Marke

Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic BlueEfficiency in den Verkehr brachte, hat sie gegen die guten Sitten im Sinne des § 826 BGB verstoßen.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. In diese rechtliche Beurteilung ist einzubeziehen, ob es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (st. Rspr., so etwa BGH, Urt. v. 20.11.2012, Az. VI ZR 268/11 = NJW-RR 2013, 550, juris-Rn. 25 m.w.N.; vgl. auch BGH, Urt. v. 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15 = NJW 2017, 250, juris-Rn. 16 m.w.N.).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Der Gesamtcharakter des Verhaltens der Beklagten war mit den guten Sitten nicht vereinbar.

a)

Der Kläger hat insoweit hinreichend substantiiert vorgetragen, das streitgegenständliche Fahrzeug weise eine unzulässige Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung in Form eines das elektrisch geschalteten Kühlwasserthermostatventils auf, welches den Kühlmittelkreislauf künstlich kälter halte sowie die Aufwärmung des Motoröls verzögere und damit dazu führe, dass die Stickoxid-Werte auf dem Prüfstand unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte blieben, während im realen Fahrbetrieb diese Funktion deaktiviert und der gesetzliche Grenzwert deutlich unterschritten werde, was das Kraftfahrtbundesamt als unzulässig bewertet und infolgedessen am 21.06.2019 den Rückruf auch des streitgegenständlichen Fahrzeugs angeordnet habe.

In dem Termin zur mündlichen Verhandlung vom 13.11.2019 hat der Kläger einen Ausdruck aus der Rückrufdatenbank des Kraftfahrtbundesamt vorgelegt, welcher das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung bei Fahrzeugen des Typs Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic mit dem Motor OM651 Euro 5 (Steuergerät Bosch), Baujahr 2012-2015 beauskunftet (Bl. 330 d.A.) und insoweit erklärt, dieser Rückruf sei wegen der dargestellten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung erfolgt.

Zudem hat der Kläger in dem Termin zur mündliche Verhandlung vom 12.02.2020 ein Schreiben der Beklagten an den Kläger vom 17.12.2019 vorgelegt, das auf einen Rückrufbescheid des Kraftfahrtbundesamt betreffend des klägerischen Fahrzeugs Bezug nimmt, der vorsehe, dass die Beklagte „spezifische Kalibrierungen der Motorsteuerung“ verändere, „die das Kraftfahrt-Bundesamt als unzulässig einstuft.“ Auf der zweiten Seite des genannten Schreibens wird der Rückruf als „verpflichtend“ bezeichnet und zudem darauf hingewiesen, dass „für den Fall der Nichtteilnahme [...] eine behördliche Stilllegung des Fahrzeugs nach § 5 FZV erfolgen“ könne.

Die Vorlage des Rückrufbescheids durch den Kläger erst in dem Termin zur mündlichem Verhandlung am 12.02.2020 war auch nicht wegen Verspätung gemäß der §§ 296 Abs. 1, 2, 340 Abs. 3 ZPO zurückzuweisen, da der Rückruf als solcher bereits Gegenstand der Einspruchsbegründung gewesen war.

Die Beklagte hat demgegenüber das Vorliegen des konkreten Rückrufs nicht bestritten, sondern vielmehr darauf verwiesen, dass es sich insoweit lediglich um ein Erinnerungsschreiben handele und der entsprechende Rückruf nicht bestandskräftig sei. Die Relevanz der Eigenschaft des Schreibens vom 17.12.2019 als Erinnerungsschreiben erschließt sich der Kammer bereits nicht. Ohnehin enthält der erste Absatz des genannten Schreibens die folgende Formulierung: "Sollten Sie noch keine Mitteilung erhalten haben, betrachten Sie dieses Schreiben bitte als Erstinformation." Dass sich das Schreiben vom 17.12.2019 auf das Schreiben der Beklagten an den Kläger aus März 2019 (Bl. 370 d.A.) beziehen soll, hält die Kammer demgegenüber für unwahrscheinlich, da letzteres ausdrücklich eine "freiwillige Kundendienstmaßnahme" betrifft und auch nicht auf eine drohende Stilllegung des Fahrzeugs hinweist. Die Frage, ob der konkrete Rückrufbescheid noch nicht bestandskräftig ist, wie die Beklagte behauptet, ist ebenfalls nicht entscheidend, da durch das klägerseits geschilderte Verhalten der Beklagten jedenfalls die Gefahr der Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs besteht.

Im Übrigen hat die Beklagte in Bezug auf die durch den Kläger konkret vorgetragene Funktionsweise der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung nicht erheblich erwidert, sondern sich vielmehr allgemein darauf zurückgezogen, eine solche unzulässige

Abschalteinrichtung bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht verbaut zu haben. Die Beklagte hat damit nach Auffassung der Kammer den dargestellten hinreichend substantiierten Vortrag des Klägers in Verbindung mit dem dargestellten Rückruf nicht in ausreichender Weise bestritten, obwohl es ihr ohne Weiteres möglich gewesen wäre, zu den durch das Kraftfahrtbundesamt in dem unstrittig erfolgten Rückruf im Einzelnen beanstandeten Motorkalibrierungen vorzutragen. Ein einfaches Bestreiten des Vorliegens der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und des diesbezüglichen Rückrufs des Kraftfahrtbundesamt kann daher nicht genügen.

Das Verhalten der Beklagten ist auch als sittenwidrig zu bewerten, da sie ausweislich des, wie dargestellt, hinreichend substantiierten und durch die Beklagte nicht erheblich bestrittenen Vortrags des Klägers durch ihr Verhalten bewirkt hat, dass das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem von ihr hergestellten Motor ausgestattet wurde, auf dem eine Software installiert war, welches dazu geführt hat, dass die Stickoxid-Werte auf dem Prüfstand unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte blieben, während im realen Fahrbetrieb der gesetzliche Grenzwert deutlich überschritten wurde. Damit wurde auch nach Auffassung der Kammer in unzulässiger Weise auf die Vorschriften zur Abgasmessung und Einstufung in Schadstoffklassen im Rahmen der Erlangung einer EG-Typgenehmigung Einfluss genommen, indem die tatsächlichen Stickoxid-Emissionen des Fahrzeugs im täglichen Betrieb nicht mit den auf dem Prüfstand ermittelten Stickoxid-Emissionen korrelierten. Damit hat sie die Schadstoffprüfung und die Einstufung der mit ihren Motoren ausgestatteten Kraftfahrzeuge in Schadstoffklassen ad absurdum geführt. Dies und die damit verbundene Umweltbeeinträchtigung sprechen schon für sich genommen für die Annahme von Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten.

Damit kommt es nicht darauf an, dass es dem Vortrag betreffend der weiteren klägerseits behaupteten Abschalteinrichtungen nach Auffassung der Kammer an Substanz fehlt und er eine Prüfung der anspruchsbegründenden Tatsachen nicht ermöglicht.

b)

Hinzu kommt, dass die Beklagte durch ihr Verhalten die Käufer derart ausgestatteter Fahrzeuge der Gefahr ausgesetzt hat, die Möglichkeit der Nutzung ihres Fahrzeugs dauerhaft oder vorübergehend zu verlieren. Durch den Einsatz der Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung bestand von Anfang an die Gefahr, dass die zuständigen Behörden in der faktischen Umgehung der Abgasprüfung einen Verstoß gegen VO (EG) Nr. 715/2007 sehen würden, mit einhergehender fehlender Genehmigungsfähigkeit des Fahrzeugs. Damit hat die Beklagte die Käufer der von ihr derart ausgestatteten Fahrzeuge der Gefahr ausgesetzt, dass das Kraftfahrtbundesamt nach Bekanntwerden des Einsatzes der Umschaltlogik die Typgenehmigung nach § 25 Abs. 3 EG-FGV aufheben würde. Dies hätte zur Folge gehabt, dass allen mit dem streitgegenständlichen Motortyp ausgestatteten Fahrzeugen die Zulassung entzogen worden wäre. Dass es hierzu letztlich nicht gekommen ist, vermag die Beklagte nicht zu entlasten. Zudem konnte die Beklagte zu dem Zeitpunkt, als sie den Motor für das streitgegenständliche Fahrzeug in den Verkehr brachte, auch nicht wissen, dass sich das Kraftfahrtbundesamt mit einer Nebenbestimmung und der Anordnung von Software-Updates zufrieden geben werde.

c)

Schließlich ist im Rahmen der sittlichen Beurteilung des Verhaltens der Beklagten zu berücksichtigen, dass die Beklagte durch den Einsatz der Umschaltlogik kein aner kennenswertes Ziel verfolgte. Auch die Beklagte trägt keinen nachvollziehbaren Grund für den Einsatz der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware vor, welcher geeignet wäre, die Umgehung der zur Emissionsbegrenzung und die damit einhergehende Gefährdung des Vermögens der Käufer von entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen in milderem Licht erscheinen zu lassen. Vor diesem Hintergrund bleibt nur die Annahme, die Beklagte habe sich entsprechend verhalten, um die geltenden Abgasvorschriften nicht auf einwandfreiem, teurerem Weg einhalten zu müssen, was ggf. den wirtschaftlichen Erfolg der Beklagten eingeschränkt hätte. Dies allein vermag die Beklagte jedoch nicht zu entlasten.

Durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten wurde dem Kläger ein kausaler Schaden in Höhe von 46.921.34 € zugefügt.

a)

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Bejahung eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. 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. Erforderlich ist also eine wertende Überprüfung des anhand der Differenzhypothese gewonnenen Ergebnisses gemessen am Schutzzweck der Haftung und an der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gem. § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (vgl. BGH, Ur. v. 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14 = NJW-RR 2015, 275, juris-Rn. 17 - 19 m.w.N.).

Daraus folgt, dass durch § 826 BGB nicht nur das Vermögen als ökonomischer Wert, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts, normativ geschützt wird (MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 42).

Ein dem Kläger zu ersetzender Schaden liegt danach bereits wegen des Abschlusses des das streitgegenständliche Fahrzeug betreffenden Kaufvertrages vor. Denn dem Kläger wurde die Möglichkeit genommen, über sein Vermögen unter Einbeziehung aller entscheidungsrelevanten Umstände frei zu entscheiden. In Konsequenz kam es zu einer so nicht gewollten vertraglichen Verpflichtung, deren Rückgängigmachung er mit dem streitgegenständlichen Verfahren begehrt und die als Schaden vom Schutzzweck des § 826 BGB umfasst ist.

b)

Das sittenwidrige Verhalten der Beklagten war für den Eintritt dieses Schadens auch kausal. Es spricht bereits eine tatsächliche Vermutung dafür, dass ein privater Käufer kein Kraftfahrzeug erwerben möchte, dessen dauerhafter Betrieb rechtlichen Bedenken unterliegt. Denn es liegt auf der Hand und entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass ein verständiger End- oder Zwischenabnehmer einen Kaufvertrag über ein mit einer Umschaltlogik versehenes und potentiell mit rechtlichen und technischen Folgeproblemen behaftetes Fahrzeug bei nur ansatzweiser Kenntnis des Sachverhalts jedenfalls nicht ohne erheblichen Kaufpreisabschlag abgeschlossen hätte. Das folgt bereits daraus, dass ein Fahrzeugkauf für den Endabnehmer üblicherweise eine verhältnismäßig teure, nicht alltägliche Anschaffung darstellt, bei der der Abwägungs- und Entscheidungsprozess besonders sorgfältig durchgeführt und als besonders wichtig wahrgenommen wird. Dabei rechnet der Durchschnittskäufer eines mit der Abgasnorm EU5 zertifizierten Fahrzeuges regelmäßig damit, dass die nach den Voraussetzungen dieser Norm zu erfüllenden Grenzwerte auch im normalen Fahrbetrieb eingehalten werden und geht insbesondere nicht davon aus, dass die für den Betrieb notwendigen Zulassungen, Erlaubnisse und Genehmigungen durch den Einsatz einer für das Kraftfahrtbundesamt so nicht akzeptablen Software erwirkt wurden (vgl. OLG Köln, Beschl. v. 16.07.2018, Az. 5 U 82/17, juris-Rn. 11ff., 8f.; OLG Köln, Beschl. v. 20.12.2017, Az. 18 U 112/17 = NZV 2018, 72, juris-Rn. 38f.; LG Bonn, Urt. v.

25.05.2018, Az. 1 O 148/17, juris-Rn. 55 m.w.N., OLG Köln, Urteil vom 03.01.2019 – 18 U 70/18).

c)

Der dem Kläger entstandene Schaden wird auch vom Schutzzweckzusammenhang des § 826 BGB erfasst. Der Kläger ist von dem sittenwidrigen Verhalten der Beklagten nicht nur reflexartig betroffen. Sein Schaden ist vielmehr eine typische Folge davon, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor mit der fraglichen Umschaltlogik in den Verkehr gebracht hat.

Die von der Beklagten verletzte Verhaltensnorm, keine hochwertigen Wirtschaftsgüter in den Verkehr zu bringen, die den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht entsprechen bzw. die für die Nutzung notwendige rechtliche Zulassung nur durch Umgehung von Prüf- und Zulassungsverfahren erhalten haben und die nachfolgenden Eigentümer damit der Gefahr behördlicher Maßnahmen bis hin zu einer Nutzungsuntersagung aussetzt, umfasst auch den Schutz derjenigen, die das fragliche Wirtschaftsgut erst auf dem Gebrauchtmakrt erwerben. Für hochwertige Wirtschaftsgüter wie den hier streitgegenständlichen Personenkraftwagen ist es typisch, dass diese im Rahmen ihrer Gesamtlebensdauer nicht nur von einem Eigentümer genutzt werden. Üblich ist es vielmehr, dass Personenkraftwagen nach einigen Jahren weiter verkauft werden, regelmäßig auch mehrfach. Damit ist es eine typische Folge der verletzten Verhaltensnorm, dass auch der Zweit-, Dritt- oder Viertkäufer einen Vertrag abschließen, den sie in Kenntnis der Problematik nicht oder nicht zu den vereinbarten Konditionen geschlossen hätten. Diese Gefahr trifft nicht nur den Ersterwerber sondern auch die nachfolgenden Gebrauchtkauf.

d)

Der Schaden des Klägers ist auch nicht durch die Möglichkeit der Durchführung des Software-Updates und die Nebenbestimmung des Kraftfahrtbundesamt zur EG-Typgenehmigung entfallen. Wie dargelegt liegt der (normative) Schaden des Klägers darin, dass er aufgrund des sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten einen Vertrag geschlossen hat, den er in Kenntnis der Umstände nicht oder nicht zu den

vereinbarten Konditionen geschlossen hätte. Dieser Schaden wird durch die Entscheidung des Kraftfahrtbundesamt und das Software-Update nicht beseitigt, denn der vom Kläger geschlossene Kauvertrag bleibt von diesen Umständen unberührt. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass der Kläger diesen Vertrag in gleicher Weise geschlossen hätte, hätte er von der Abgasproblematik und der Möglichkeit eines Software-Updates bei Vertragsschluss gewusst (vgl. OLG Köln, Urteil vom 03.01.2019 – 18 U 70/18).

3.

Der Einsatz der Umschaltlogik erfolgte mit rechtswidrigem Schädigungsvorsatz, den sich die Beklagte gemäß § 31 BGB zurechnen lassen muss.

a)

Für den Vorsatz im Rahmen des § 826 BGB genügt Eventualvorsatz. Dabei braucht der Täter nicht im Einzelnen zu wissen, welche oder wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden. Er muss die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens, vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen haben (st. Rspr., so etwa BGH, Ur. v. 19.07.2004, Az. II ZR 402/02 = BGHZ 160, 149, juris-Rn. 47). Auch nach zum Teil vertretener einschränkender Ansicht reicht es aus, wenn der Täter jedenfalls einen bestimmten Personenkreis als Geschädigte vor Augen hatte (vgl. OLG Braunschweig, Ur. v. 13.04.2006, Az. 8 U 29/05 = NJW 2007, 609, juris-Rn. 21f.; OLG Nürnberg, Beschl. v. 18.04.2005, Az. 8 U 3720/04 = DAR 2005, 630; OLG Hamm, Ur. v. 17.12.1996 = NJW 1997, 2121, juris-Rn. 18; OLG München, Beschl. v. 20.03.1980, Az. 27 W 22/80 = NJW 1980, 1581, 1582; BeckOK BGB/Förster, 47. Ed. 1.8.2018, BGB § 826 Rn. 35 m.w.N.; vgl. auch MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 826 Rn. 45ff. m.w.N., der eine ähnliche Eingrenzung über den Schutzzweckzusammenhang vornehmen will).

Nach diesen Kriterien ist von einem Schädigungsvorsatz auszugehen.

aa) Denn mit dem Einsatz der Umschaltlogik war klar, dass potentielle Käufer tatsächlichen und rechtlichen Risiken ausgesetzt werden würden, die diese im Regelfall vom Abschluss eines Kaufvertrages abhalten würden. Die damit einhergehende Einschränkung der Dispositionsfreiheit war ersichtlich und für alle, die Kenntnis von der eingesetzten Software hatten, klar vorauszusehen (kognitives Element). Dass die mit der Umschaltlogik versehenen Fahrzeuge und Motoren trotzdem ohne jegliche Aufklärung in den Verkehr gebracht wurden, bedingt die billigende Inkaufnahme des bereits dargestellten Schadens durch Eingehung eines so nicht gewollten Vertrages (voluntatives Element). Insoweit kann der Beklagten auch nicht ein etwaiges Hoffen auf Nichtentdeckung der Umschaltlogik zu Gute gehalten werden. Denn die sich später realisierten Risiken waren bereits mit dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge in vollem Umfang gegeben und hätten bei ihrer Offenlegung den von der Beklagten gewollten Vertragsschlüssen bereits zum damaligen Zeitpunkt entgegengestanden.

bb) Dabei war der als Geschädigte in Betracht kommende Personenkreis auch genügend abgrenzbar. Denn nach der Herstellung des Fahrzeugs entsprach es dem natürlichen, so auch beabsichtigten Geschehensablauf, dass diese an die letztlich geschädigten Käufer veräußert und weiterveräußert werden würden. Genau das war der Zweck der Herstellung und letztlich auch des Einsatzes der Umschaltlogik. Mit diesen Käufen und Weiterverkäufen war konkret zu rechnen. Kreis und Anzahl der potentiell in Betracht kommenden Fahrzeugkäufer waren von Anfang an ausreichend bestimmbar, der tatsächlich eingetretene Kausalverlauf war damit vom damaligen Schädigungsvorsatz umfasst.

b)

Das festgestellte vorsätzliche sittenwidrige Verhalten muss sich die Beklagte gemäß § 31 BGB zurechnen lassen.

Nach § 31 BGB ist eine juristische Person für den Schaden verantwortlich, den ein verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zugefügt hat. Den Begriff der verfassungsgemäßen Vertreter

in diesem Sinne wird in ständiger Rechtsprechung weit ausgelegt (vgl. Palandt/Ellenberger, 77. Aufl. 2018, § 31 BGB Rn. 6 m.w.N.). Umfasst sind alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind (BGH, Urt. v. 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = BGHZ 49, 19).

aa) Die Kammer hält es bereits für naheliegend, dass die Entwicklung und der Einsatz der Umschaltlogik nicht ohne Kenntnis und nicht ohne Billigung von produktionsverantwortlichen Personen vollzogen werden konnte. Denn die Entwicklung der mit der Umschaltlogik versehenen Software, die ausweislich des durch den Kläger vorgelegten Auszug aus der Rückrufdatenbank in einer Vielzahl von Fahrzeugen zum Einsatz kam, erfordert ein systematisches, koordiniertes und im Ergebnis planvolles Vorgehen im Hause der Beklagten. Die Annahme, dass das Wissen darüber keine verfassungsgemäßen Vertreter im Sinne der obigen Definition erreicht haben soll, ist lebensfremd (vgl. LG Bonn, Urt. v. 09.05.2018, Az. 2 O 224/17).

bb) Entscheidend ist aber, dass die Beklagte dem Vortrag des Klägers zur Kenntnis ihrer Organe vom Einsatz der Umschaltlogik nicht hinreichend substantiiert entgegen getreten ist und damit die ihr insoweit obliegende Pflicht zum qualifizierten Bestreiten nicht erfüllt hat.

Denn mangels Einblicks in die Organisationsstruktur und Entscheidungsabläufe der Beklagten, war dem Kläger ein näherer Vortrag dazu, wie die Entscheidung für die Entwicklung und den Einsatz der Umschaltlogik innerhalb der Beklagten getroffen wurden, nicht möglich. Zu einer abschließenden namentlichen Benennung der verantwortlichen verfassungsgemäßen Vertreter war der Kläger deshalb weder in der Lage, noch konnte eine solche von ihr verlangt werden. Es reichte damit auf Darlegungsebene aus, dass der Kläger nachvollziehbar dazu vorgetragen hat, dass Entscheidungsträger der Beklagten Kenntnis von der verwendeten Umschaltlogik hatten, bzw. gehabt haben müssen.

Diesem Vortrag ist die Beklagte nicht hinreichend entgegen getreten. Die Beklagte hätte im Rahmen des ihr obliegenden qualifizierten Bestreitens substantiiert zur fehlenden Kenntnis und zum fehlenden Vorsatz ihrer Organe und verfassungsgemäßen Vertreter im Sinne des § 31 BGB und damit insbesondere dazu vortragen müssen, wer die entsprechenden Entscheidungen auf Grund welcher Befugnisse getroffen hat.

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Urteil des BGH vom 28.06.2016, Az. VI ZR 536/15, NJW 2017, 250. In diesem Urteil hat der BGH zwar formuliert, 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 verwirklicht hat. Der BGH hat jedoch gleichzeitig auf die oben bereits zitierte weite Auslegung dieses Begriffes (vgl. BGH, Ur. v. 30.10.1967, Az. VII ZR 82/65 = BGHZ 49, 19) ausdrücklich Bezug genommen. Verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten sind daher nicht nur die Vorstandsmitglieder, sondern jeder dem durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der Beklagten zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind.

Die Beklagte muss sich daher den Einsatz der Umschaltsoftware zur Umgehung der Abgasprüfung bereits dann zurechnen lassen, wenn ein leitender Mitarbeiter unterhalb der Vorstandsebene sich zum Einsatz der Umschaltlogik entschlossen hat. Hiervon ist nach dem Sach- und Streitstand auszugehen, denn anders ist der Einsatz der Software ausweislich des o.g. Auszugs aus der Rückrufdatenbank des Kraftfahrtbundesamt in einer Vielzahl von Fahrzeugen der Beklagten, nicht zu erklären.

4.

In der Rechtsfolge ist die Beklagte dem Kläger damit zu der aus dem Tenor ersichtlichen Zahlung von 46.921,34 € Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges verpflichtet.

Der zum Schadensersatz Verpflichtete hat nach § 249 Abs. 1 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Damit kann der Geschädigte zwar nicht die Herstellung des gleichen Zustandes verlangen, wie er vor dem Eintritt des schädigenden Ereignisses bestanden hat. Es kommt vielmehr darauf an, den Geschädigten wirtschaftlich möglichst so zu stellen, wie er ohne das schadensstiftende Ereignis stünde (so ausdrücklich BGH, Urt. v. 28.10.2014, aaO., juris-Rn. 25 m.w.N.).

Die Beklagte muss danach die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe des Pkw erstattet.

Dabei muss der Kläger sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Diese sind in Anlehnung an die zu § 346 Abs. 2 Nr. 1 BGB für den Fall des Rücktritts von einem Kaufvertrag über ein Kfz entwickelten Grundsätze nach § 287 ZPO auf 8556,46 € zu schätzen.

Hierbei ist die Kammer mit dem Kläger von einer zu erwartenden Gesamtleistung des streitgegenständlichen Pkw in Höhe von 350.000 km ausgegangen. Bei der diesbezüglichen Schätzung gemäß § 287 ZPO hat die Kammer berücksichtigt, dass der streitgegenständliche Pkw einerseits bereits im Jahr 2012 durch den Kläger erworben wurde, es sich hingegen andererseits um ein gerichtsbekannt robustes Fahrzeug handelt.

Unter Berücksichtigung des Kaufpreises folgt daraus eine Nutzungsentschädigung gerundet von 0,1585 €/km. Ausweislich des in dem Termin zur mündlichen Verhandlung am 12.02.2020 in Augenschein genommenen Lichtbildes hatte das Fahrzeug am 19.02.2020 eine Laufleistung von 53.954 km, denen nach dem unbestrittenen Vortrag des Klägers weitere 30 km für die Fahrt zu dem Termin zur mündlichen Verhandlung hinzuzuaddieren waren. Daraus folgt eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 8556,46 € für 53.984 km, die der Kläger mit dem Fahrzeug zurückgelegt hat. Zieht man diesen Betrag von dem Kaufpreis ab, den der Kläger geleistet hat, ergibt sich der zugesprochene Betrag in Höhe von 46.921,34 €.

Im Übrigen war das Versäumnisurteil vom 13.11.2019 aufrechtzuerhalten.

II.

Der mit dem Klageantrag zu 2. ab dem 16.08.2012 geltend gemachte Anspruch auf Zinsen in Höhe von 4 Prozent folgt aus den §§ 849, 246 BGB. Gemäß § 849 BGB kann der Verletzte wegen der Entziehung des Werts einer Sache Zinsen des zu ersetzenden Betrags von dem Zeitpunkt an verlangen, welcher der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird. Umfasst ist jeder Sachverlust durch Delikt und damit auch jede Form von Geld (BGH, Urt. v. 26.11.2007, Az. II ZR 167/06 = NJW 2008, 1084, juris-Rn. 6; Palandt/Sprau, aaO., § 849 BGB Rn. 1). Zweck der Regelung ist es, den später nicht nachholbaren Verlust der Nutzbarkeit einer Sache auszugleichen (BGH aaO., juris-Rn. 5). Die Beklagte hat dem Kläger dadurch, dass sie diesen zum so nicht gewollten Vertragsschluss und damit auch zur Zahlung des Kaufpreises veranlasst hat, den als Kaufpreis gezahlten Geldbetrag entzogen und ist damit zur Zahlung des in § 246 BGB normierten, gesetzlichen Zinssatzes von jährlich 4% verpflichtet (vgl. BGH aaO. und konkret für die hier vorliegende Konstellation z. B. LG Essen, Urt. v. 04.09.2017, Az.16 O 245/16, juris-Rn. 99ff. m.w.N. sowie LG Bonn, Urt. v. 07.03.2018, Az. 19 O 327/17, juris-Rn. 145). Er besteht in Höhe des Betrages, der den endgültigen Verlust an Nutzbarkeit abbildet (BGH VersR 1962, 548, 550; MüKoBGB/Wagner BGB § 849 Rn. 5-9, beck-online). Wie oben bezüglich des Nutzungersatzes ausgeführt, konnte der Kläger den Wagen nutzen, um sich mit ihm im Straßenverkehr fortzubewegen. Aus diesem Grunde hat er sich Nutzungersatz anrechnen zu lassen. Ein Schaden ist daher in der Höhe zu Grunde zu legen, wie er bei Schluss der mündlichen Verhandlung verbleibt bzw. besteht. Nur insoweit ist dem Kläger der gezahlte Kaufpreis zur anderweitigen Nutzung entzogen worden. Im Übrigen war das Versäumnisurteil aufrechtzuerhalten.

Die weiteren Zinsen gemäß des Klageantrags zu 2. folgen infolge fehlenden Verzug der Beklagten bezüglich der o.g. Hauptforderung aus den unter IV. genannten Gründen gemäß der §§ 288, 291 BGB erst ab Rechtshängigkeit.

III.

Dem Kläger steht auch ein Anspruch auf Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten gemäß des Klageantrags zu 4. in der zugesprochenen Höhe aus § 826 BGB zu. Auch dieser Anspruch folgt aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB, denn zu der von der Beklagten gemäß § 249 Abs. 1 BGB geschuldeten Schadensbeseitigung gehört auch der Ausgleich der zur außergerichtlichen Rechtsverfolgung notwendig gewordenen Kosten. Der Höhe nach war der Anspruch allerdings auf 1.828,91 € zu beschränken. Dieser Betrag errechnet sich ausgehend von einem Gegenstandswert von bis 50.000,00 € aus einer 1,3-Geschäftsgebühr zuzüglich Pauschale und Umsatzsteuer. Der Berechnung einer höheren als dieser aus § 14 RVG und Nr. 2300, 1008 VV RVG folgenden Regelgebühr bedurfte es zur Geltendmachung der streitgegenständlichen Ansprüche zur Auffassung der Kammer nicht. Die eingeklagten Ansprüche machen die Prozessbevollmächtigten der Klägerin in einer Vielzahl von Verfahren unter Nutzung entsprechend angefertigter Textbausteine geltend. Bereits dieser Umstand spricht entscheidend dagegen, dass die Klägerin eine höhere als die Regelgebühr von der Beklagten ersetzt verlangen kann. Es handelt es sich insoweit nicht um für die außergerichtliche Rechtsverfolgung notwendig gewordene Kosten.

Im Übrigen bleibt das Versäumnisurteil aufrechterhalten.

Der Zinsanspruch folgt insoweit aus den §§ 288, 291 BGB. Die Zuviehforderung steht dem vorliegend nicht entgegen, insbesondere, da die Beklagte nach Auffassung der Kammer auch bei einer auf eine 1,3 Gebühr beschränkte Mahnung nicht geleistet hätte (vgl. BGH NJW 1999, 3115).

IV.

Betreffend des Klageantrags zu 3. war das Versäumnisurteil demgegenüber vollständig aufrechtzuerhalten, da die Kammer nicht feststellen konnte, dass die Voraussetzungen des Annahmeverzugs zum 25.01.2019 vorlagen. Denn nach seinem unbestrittenen Vortrag hat der Kläger die Beklagte zwar vorgerichtlich zur Schadensersatzzahlung Zug um Zug die Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeuges aufgefordert. Jedoch hat der Kläger nicht

vorgetragen, ob er bei seiner Schadensersatzforderung den gebotenen Nutzungersatz in Abzug gebracht hat.

V.

Die Kostenentscheidung folgt aus den §§ 92 Abs. 1, 344 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus den § 708 Nr. 11, 709 S. 1, 2, 711 ZPO.

VI.

Der Streitwert wird auf 55.477,80 € festgesetzt.

Bellin

Becker

Funcke