

Aktenzeichen:  
Sa 8 O 134/19



Landgericht Heilbronn

**Im Namen des Volkes**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Rogert & Ulbrich Rechtsanwälte in Partnerschaft mbB**, Ottostraße 12,  
50859 Köln, [REDACTED]

gegen

1) [REDACTED]

[REDACTED]

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

2) **Daimler AG**, vertreten durch d. Vorstand, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte [REDACTED]

[REDACTED]

wegen Rückzahlung

hat das Landgericht Heilbronn - 8. Zivilkammer - durch die Richterin Sartorius als Einzelrichterin  
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 26.02.2020 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte Ziff. 2 wird verurteilt, an die Klagepartei 58.920,24 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 08.02.2019 Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes Benz W447, (V 250 CDI 4MATIC), 3 mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte Ziff. 2 seit dem 08.02.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte Ziff. 2 wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.954,46 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.02.2019 zu zahlen.
4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten des Klägers tragen der Kläger 50 % und die Beklagte Ziff. 2 50 %. Die Beklagte Ziff. 2 trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten Ziff. 1 trägt der Kläger.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

## Beschluss

Der Streitwert wird auf 64.900,01 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger macht gegen die Beklagten Rückgewähr- und Schadensersatzansprüche wegen eines PKWs im Zuge des sog. „Abgasskandals“ geltend.

Der Kläger erwarb am 08.05.2018 einen Mercedes Benz W447, V 250 a MATIC mit der Fahrgestellnummer [REDACTED] bei der Beklagten Ziff. 1 als Gebrauchtwagen zu einem Kaufpreis von 64.900,- € und mit einem Kilometerstand von 18.500 (Anl. K1). Dem Geschäft wurden die Allgemeinen Verkaufsbedingugn der Beklagten Ziff. 1 zugrunde gelegt (Anl. B2), in denen un-

ter VI.1. geregelt ist, dass Ansprüche des Käufers wegen Sachmängeln in einem Jahr ab Ablieferung des Kaufgegenstands an den Privatkunden verjähren. Die Auslieferung an den Kläger erfolgte wie mit der Beklagten Ziff. 1 vereinbart am 15.05.2018. Der PKW ist mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 der Beklagten Ziff. 2 ausgestattet. Er unterfällt der Euro Norm 6 und beinhaltet eine AdBlue-Technologie. Das Kraftfahrtbundesamt hat mehrfach Fahrzeuge zurückgerufen, die mit einem solchen Motorentyp ausgestattet waren. Auch hinsichtlich diesem Fahrzeug erging ein verpflichtender Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes. In dem Bescheid wurden verpflichtende Anordnungen in Form von Nebenbestimmungen getroffen (auszugsweise auf Bl. 736ff. d.A.).

Der Motor des Fahrzeuges verfügt über eine Technologie, durch die die Abgasrückführung, die zur Reduktion des Stickoxidausstoßes in einem Kraftfahrzeug eingesetzt wird, bei niedrigen Außentemperaturen reduziert wird; sogenanntes „Thermofenster“.

Mit Schreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 24.01.2019 (Anl. K14) wurde die Beklagte Ziff. 2 aufgefordert, bis zum 07.02.2019 den Kaufpreis des Fahrzeugs und die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung zu zahlen abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs. Die Beklagte Ziff. 2 lehnte dies per E-Mail (Anl. K 21) ab.

Mit Schreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 21.05.2019 (Bl. 346ff d.A.) wurde gegenüber der Beklagten Ziff. 1 der Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt und zur Rückabwicklung bis zum 28.05.2019 aufgefordert.

Der Kläger trägt vor, das streitgegenständliche Fahrzeug sei vom „Dieselabgasskandal“ betroffen. Es enthalte diverse unzulässige Abschaltvorrichtungen. Bei der Technologie des Thermofensters handele es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Darüber hinaus verfüge das Fahrzeug über eine verbotene Software zur Beeinflussung des Abgasverhaltens hinsichtlich der Stickoxidwerte auf dem Prüfstand. So sehe das Fahrzeug zwei verschiedene Betriebsmodi vor, die dazu führen würden, dass der Motor im Prüfzyklus weniger NOx-Emissionen produziere, als im tatsächlichen Straßenverkehr. Außerdem sei im streitgegenständlichen Fahrzeug eine sog. Aufwärmstrategie enthalten und es werde durch die Rollenausrichtung unzulässigerweise Einfluss genommen auf die Getriebebeschaltpunkte. Auch sei eine Softwarefunktion vorhanden, die dafür Sorge, dass das Fahrzeug nach 1200 Sekunden in den schmutzigen Abgasmodus wechsle. Weiterhin sei eine fehlerhafte Dosierung des Harnstoffs Ad-Blue im SCR-Katalysator gegeben, die dazu führe, dass das Fahrzeug weniger Ad-Blue verbrauche, als für die Erreichung der Grenzwerte notwendig sei. Die On-Board-Diagnose des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei

außerdem derart manipuliert, dass die soeben aufgeführten behaupteten Manipulationen keine Fehlermeldung im Bordcomputer des Fahrzeugs erzeugten. Außerdem sei der Kraftstoffverbrauch des Fahrzeuges höher, als im Prospekt angegeben. Die On-Board-Diagnose des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei außerdem derart manipuliert, dass die soeben aufgeführten behaupteten Manipulationen keine Fehlermeldung im Bordcomputer des Fahrzeugs erzeugten.

Der Kläger meint, ihm stünde gegen die Beklagte Ziff. 1 ein Anspruch aufgrund des Rücktritts aus §§ 326, 427, 323 BGB zu. Gegen die Beklagte Ziff. 2 stünden ihm Ansprüche aus Deliktsrecht (u.a §§ 826, 831, 823 BGB i.V.m. § 263 StGB) zu, da sie über diese Umstände vorsätzlich sittenwidrig getäuscht und somit den Kläger geschädigt habe.

Der Kläger beantragte zuletzt:

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Klagepartei 64.900,- € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 15.05.2018 bis 08.02.2019 und seither von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Mercedes Benz W447, (V 250 CDI 4MATIC), 3 mit der Fahrgestellnummer WDF44781313317640 zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 1) seit dem 28.05.2019, die Beklagte zu 2) seit dem 08.02.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befinden.
3. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.994,04 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz für die Beklagte zu 1) seit dem 28.05.2019 und für die Beklagte zu 2) seit dem 08.02.2019 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen jeweils,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte Ziff. 1 bestreitet die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs bei Gefahrübergang. **Der diesbezügliche Vortrag des Klägers sei bereits unsubstantiiert. Außerdem fehle es an der erforderlichen Aufforderung zur Nacherfüllung. Etwaige Handlungen der Beklagten Ziff. 2 seien der beklag-**

ten Ziff. 1 nach ihrer Auffassung nicht zurechenbar, da es sich um rechtlich und tatsächlich selbständige Unternehmen handle. Die Beklagte Ziff. 1 habe jedenfalls keine Täuschung gegenüber dem Kläger verübt. Sie trägt weiterhin vor, dass die gegen sie geltend gemachten Ansprüche auch verjährt seien.

Die Beklagte Ziff. 2 trägt vor, der Klagvortrag sei unsubstantiiert, da der Bezug zum gegenständlichen Fahrzeug nicht gegeben sei. Außerdem handle es sich bei dem sogenannten „Thermofenster“ nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Die weiteren, von der Klägerin behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen werden von der Beklagten Ziff. 2 bestritten. Insbesondere verfüge das streitgegenständliche Fahrzeug über eine gültige EG-Typengenehmigung und erfülle auch die Anforderungen an die Euro Norm 6. Es sei in diesem Fahrzeug keine Umschaltlogik verbaut. Auch liege keine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung seitens der Beklagten Ziff. 2 vor. Die Beklagte Ziff. 2 räumt ein, dass das gegenständliche Fahrzeug zwar von verpflichtenden Anordnungen des Kraftfahrtbundesamtes betroffen sei, dass jedoch nicht der Widerruf der Genehmigung erfolgt oder auch nur angedroht worden sei.

Bezüglich des weiteren Vortrages wird auf den gesamten Akteninhalt Bezug genommen. Insbesondere wird wegen des weiteren Sach- und Streitstands auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen, den Hinweis in der Verfügung vom 24.04.2020 (Bl. 732 d.A.) und das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.02.2020 (Bl. 691ff. d.A.) Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und hinsichtlich der Beklagten Ziff. 2 auch im sich aus dem Tenor ergebenden Umfang begründet. Hinsichtlich der Beklagten Ziff. 1 ist sie unbegründet.

I.

Der Kläger hat keinen durchsetzbaren Anspruch gegen die Beklagte Ziff. 1 auf Rückabwicklung des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug.

1.

Auf die Frage der Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs kommt es insoweit gar nicht an, da die in Frage kommenden kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüche jedenfalls verjährt sind und die Beklagte Ziff. 1 sich hierauf auch wirksam berufen hat. Die Parteien haben ihrem Geschäft die Allgemeinen Verkaufsbedingungen der Beklagten Ziff. 1 (Anl. B2) zugrundegelegt. In diesen ist unter VI. 1. geregelt, dass gegenüber Privatkunden - der Kläger war Privatkunde - Verjährung ein Jahr nach Ablieferung des Fahrzeugs eintritt. Die Lieferung erfolgte unstreitig am 15.05.2018, so dass mit Ablauf des 15.05.2019 Verjährung eintrat. Die erst danach am 17.06.2019 erfolgte Erhebung der Klage rief damit keine Hemmung nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB hervor. Die Verkürzung der Verjährungsfrist auf ein Jahr war auch wirksam. Sie entspricht gerade dem maximal Zulässigen nach § 476 Abs. 2 BGB. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Rechtsprechung des EuGH. Dieser hat in seinem Urteil vom 13.07.2017 - C-133/16 - gerade nicht die im deutschen Recht zur Anwendung kommende Verjährungsfrist, sondern nur die Haftungsdauer geregelt.

2.

Eine Zurechnung der Handlungen der Beklagten Ziff. 2 zur Beklagten Ziff. 1 hat nicht zu erfolgen, da es sich um rechtlich selbständige Unternehmen handelt. Damit ist eine etwaige Täuschung der Beklagten Ziff. 2 der Beklagten Ziff. 1 nicht zuzurechnen, so dass es bei den obigen Ausführungen verbleibt und Verjährung eingetreten ist. Die sich unter VI. 2. der Allgemeinen Verkaufsbedingungen der Beklagten Ziff. 2 normierte Regelung, dass die dort zuvor getroffene Regelung der Verjährungsverkürzung nicht gilt bei grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Handeln der Beklagten Ziff. 1, ihrer gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen, greift vorliegend nicht. Ein derartiges eigenes Verhalten der Beklagten Ziff. 1 oder ein derartiges ihr zurechenbares Verhalten ist nicht gegeben. Die Ansprüche gegen sie sind verjährt.

3.

Damit ist die Beklagte Ziff. 1 auch nicht in Annahmeverzug geraten und der Kläger hat gegen sie auch keinen Anspruch auf die Zahlung von Zinsen oder den Ersatz von Rechtsanwaltskosten. Die Nebenforderungen teilen das Schicksal der Hauptforderung.

II.

**Der Kläger hat aber einen Anspruch gegen die Beklagte Ziff. 2 auf Schadensersatz aus § 826**

**BGB:****1.**

Die Klägerin hat gegen die Beklagte Ziff. 2 einen Schadensersatzanspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung aus § 826 BGB (vgl. auch LG Stuttgart, 26.09.2019 - 23 O 112/19).

Die Beklagte Ziff. 2 hat das von der Klägerin erworbene Fahrzeug gebaut und eine EG-Typen- genehmigung beantragt, die formal erteilt wurde, obwohl das Fahrzeug über eine unzulässige Ab- schalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 verfügt, die der Zulassung entge- genstand.

**a.**

Nach Art. 4 Abs. 1 EG-VO 715/2007 weist der Hersteller nach, dass alle von ihm verkauften, zu- gelassenen oder in der Gemeinschaft im Betrieb genommenen Neufahrzeuge über eine Typen- genehmigung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 rüstet der Hersteller das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchfüh- rungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung bezie- hen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO 715/2007/EG) und dass die zur Verbesserung der Luftquali- tät und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 VO 715/2007/EG) erreicht wird. Folgerichtig sieht die Verordnung die Verwendung von Abschaltseinrichtungen, die die Wir- kung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt als unzulässig an (Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG), sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO 715/2007/EG) greifen (so auch BGH, Hinweisbeschluss vom 08.01.2019 – VIII ZR 225/17 –, veröffentlicht in juris).

Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 definiert eine Abschaltseinrichtung als ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebe- gang, den Unterdruck im Einlass, oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines belie- bigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu de- aktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007.

aa.

Eine solche gilt von der Beklagten nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.

Der Kläger behauptet, im Fahrzeug sei eine Steuerungssoftware installiert, die dazu führe, dass das Fahrzeug erkenne, dass es sich auf dem Prüfstand befinde und davon abhängig die Abgasreinigung so regelt, dass der Ausstoß an Stickoxiden nur dann optimiert werde.

Bei einer solchen Prüfstandserkennungssoftware würde es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 EG (VO) 715/2007 handeln (vgl. nur BGH, 08.01.2019 - VIII ZR 225/17).

bb.

Insoweit kommt der Beklagten Ziff. 2 eine sekundäre Darlegungslast zu, worauf sie auch hingewiesen wurde. Die Klagepartei vermag in ihrer Eigenschaft als Verbraucherin bzw. nicht-fachkundiger Kunde hier die Einzelheiten der Motorsteuerung unter dem Gesichtspunkt der Emissionskontrolle nicht dezidiert erläutern. Zu den hierzu notwendigen Informationen und entsprechenden Softwaredateien hat sie naturgemäß - auch bei Einschaltung eines Privatgutachters - keinen Zugang. Umgekehrt ist es der Beklagten Ziff. 2 als Entwicklerin und Herstellerin des Motors ohne jedwede Schwierigkeiten möglich, die Einzelheiten der Abgasrückführung zu erläutern und im Besonderen die Frage nach einer Abschaltvorrichtung zu beantworten (vgl. auch vgl. z.B. vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017, Az. 6 O 119/16, juris; LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 - 3 O 252/16 Rn. 89, juris; LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017. - 3 O 139/16 -, Rn. 38 f., juris, LG Stuttgart, a.a.O.).

Der Beklagten oblag es daher, zum Vortrag einer Abschaltvorrichtung näher vorzutragen. Dies gilt umso mehr als das KBA für das streitgegenständliche Fahrzeug einen Rückruf angeordnet hat.

Das Gericht hat die Beklagte mit Verfügung vom 24.04.2020 (Bl. 732 d.A.) darauf hingewiesen, näher zu den Gründen des Rückrufs vorzutragen. Dem kam die Beklagte mit dem Vortrag im Schriftsatz vom 18.05.2020 (Bl. 735ff. d.A.) nur in ungenügender Weise nach. Sie trug lediglich vor, dass das KBA lediglich eine optimierte Aussteuerung einer Funktionsweise des Emissionskontrollsystems forderte und dass sie nach wie vor der Auffassung sei, dass es im vorliegenden Rechtsstreit auf die Bescheide nicht ankäme. Die Bescheide hat sie zwar vorgelegt, jedoch wurden hierbei die überwiegenden und vor allem die relevanten Teile geschwärzt.



**Deshalb gilt die entsprechende Behauptung des Klägers im Ergebnis als zugestanden.**

b.

**Weiterhin liegt eine Täuschungshandlung der Beklagten Ziff. 2 vor.**

Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, 03.03.2008 – II ZR 310/06 –, Rn. 15, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 45 ff.). So liegt der Fall hier.

Schädigungshandlung ist das Inverkehrbringen des mit der streitgegenständlichen Abschalt einrichtung versehenen Fahrzeugs (OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss, 05.03.2019 – 13 U 142/18).

Mit der Inverkehrgabe des Fahrzeugs bringt der Hersteller jedenfalls konkludent zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck im Straßenverkehr eingesetzt werden darf, das heißt über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Das setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typgenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen KBA erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht. Auch dies bestätigt der Hersteller zumindest konkludent mit der Inverkehrgabe (OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss, 05.03.2019 – 13 U 142/18).

**Das Fahrzeug verfügte entgegen dem konkludenten Erklärungswert der Inverkehrgabe vorliegend gerade nicht über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine unzulässige Abschalt einrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 enthielt, weshalb die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht gegeben waren (OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss v. 5.3.2019 – 13 U 142/18).**

**Mithin hat die Beklagte Ziff. 2 den Kläger getäuscht.**

c.

Das Verhalten der Beklagten war sittenwidrig.

Sittenwidrig 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, d. h. mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und

Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. BGH NJW 2017, 250; LG Frankfurt, Urteil vom 20.10.2017 – 2-25 O 547/16 –, juris; Palandt: BGB. 77. Aufl. 2018. § 826 Rn. 4 m.w.N.).

Vorliegend ergibt sich die Sittenwidrigkeit des Handelns bereits aus dem nach Ausmaß und Vorgehen besonders verwerflichen Charakter der Täuschung von Kunden. Der Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung in einem Motortyp, der in einer außergewöhnlich hohen Zahl von Fahrzeugen verbaut wurde, mit der Folge einer entsprechend hohen Zahl getäuschter Käufer allein mit dem Ziel hohe Absatzzahlen zu erreichen rechtfertigt bereits das besondere Unwerturteil. Hinzu kommt die Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in eine öffentliche Institution, nämlich das KBA, welches von der Beklagten ebenfalls durch Nichtoffenlegung der unzulässigen Abschaltvorrichtung getäuscht wurde und unter Inkaufnahme nicht nur der Schädigung der Käufer, sondern auch der Umwelt vgl. OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss, 05.03.2019 – 13 U 142/18 zum „VW-Abgas-skandal“).

d.

Auch die subjektiven Voraussetzungen für einen Anspruch aus § 826 BGB gegen die Beklagte Ziff. 2 sind zu bejahen (vgl. OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss v. 5.3.2019 – 13 U 142/18 zum sog. VW-Abgasskandal). Die Beklagte Ziff. 2 hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen.

Bei der Beklagten Ziff. 2 haben die dargestellten subjektiven Voraussetzungen für eine Haftung nach § 826 BGB vorgelegen. Die Beklagte Ziff. 2 hat mit Schädigungsvorsatz gehandelt und kannte die die Sittenwidrigkeit begründenden Umstände.

Aufgrund des maßgeblichen Sach- und Streitstands ist davon auszugehen, dass die Installation der Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerungssoftware mit Wissen und Willen eines oder mehrerer Mitglieder des Vorstands der Beklagten Ziff. 2 oder eines oder mehrerer Repräsentanten erfolgte und somit der Beklagten Ziff. 2 gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist. Ebenfalls ist davon auszugehen, dass diese Mitglieder des Vorstands oder der oder die Repräsentanten auch in der Vorstellung handelten, dass die so ausgestatteten Motoren in Fahrzeugen der Beklagten Ziff. 2 eingebaut und für diese unter Täuschung der zuständigen Behörde die EG-Typgenehmigung beantragt würde, obwohl die materiellen Voraussetzungen hierfür nicht vorlagen, und die Fahrzeuge sodann veräußert werden würden.

Zwar hat insoweit grundsätzlich der Geschädigte die Darlegungs- und Beweislast für sämtliche

Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm. Hier trifft die Beklagte Ziff. 2 allerdings nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen hinsichtlich der unternehmensinternen Entscheidungsprozesse eine sekundäre Darlegungslast (vgl. auch LG Stuttgart, a.a.O.).

Eine sekundäre Darlegungslast besteht nämlich dann, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die beweisbelastete Partei außerhalb des von ihr vorzutragenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Gegner zumutbar nähere Angaben machen kann (vgl. BGH, 07.12.1998 - II ZR 266/97; BGH, 24.10.2014 - V ZR 45/13; vgl. auch OLG Karlsruhe, 05.03.2019 - 13 U 142/18 zum „VW-Abgasskandal“).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Der Kläger kann nicht näher dazu vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten Ziff. 2 die unzulässige Abschaltvorrichtung entwickelt, verwendet, verbaut worden ist, wer die Entscheidung dazu getroffen und wie die Entscheidung wann und an wen kommuniziert worden ist.

Unstreitig hingegen haben Mitarbeiter der Beklagten Ziff. 2 die streitgegenständliche Software in Kenntnis deren Funktionsweise in die Motorsteuerung der streitgegenständlichen Motorenreihe, die in Dieselfahrzeugen zum Einsatz kommen sollten, integriert. Die Funktionsweise widersprach jedoch dem Zweck des Verbots der Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007.

Angesichts der Tragweite der Entscheidung über die riskante Gestaltung der Motorsteuerungssoftware, welche flächendeckend in vielen hunderttausend (oder Millionen) Fahrzeugen eingesetzt werden sollte, erscheint es fernliegend, dass die Entscheidung für eine greifbar rechtswidrige Software ohne Einbindung des Vorstands erfolgt und lediglich einem Verhaltensexzess untergeordneter Konstrukteure zuzuschreiben sein könnte. Es handelt sich der Sache nach um eine Strategieentscheidung mit außergewöhnlichen Risiken für den gesamten Konzern und auch massiven persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen, dem bei den untergeordneten Konstrukteuren kein in Anbetracht der arbeits- und strafrechtlichen Risiken annähernd adäquater wirtschaftlicher Vorteil gegenübersteht (vgl. OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss, 05.03.2019 – 13 U 142/18 zum „VW-Abgasskandal“).

Wer die Zustimmung zur Entwicklung und zum Einsatz einer Software in der Motorsteuerung für Millionen von Neufahrzeugen erteilt, muss eine wichtige Funktion in einem Unternehmen haben und mit erheblichen Kompetenzen ausgestattet sein. Soweit es sich dabei nicht um einen Vor-

stand handelt, spricht im Hinblick auf das Gewicht der Entscheidung zumindest eine starke tatsächliche Vermutung dafür, dass es sich um einen Repräsentanten nach § 31 BGB i.S.d. höchstrichterlichen Rechtsprechung handelt, weil er Entscheidungen trifft, die üblicherweise der Unternehmensführung vorbehalten sind.

Folge der sekundären Darlegungslast ist zum einen, dass der Anspruchsgegner sich nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen kann, sondern die tatsächliche Vermutung in zumutbarem Umfang durch substantiierten Gegenvortrag erschüttern muss. Genügt er dem nicht, gilt der Vortrag der Klagepartei als zugestanden (§ 138 Abs. 3 ZPO).

Zum anderen reduzieren sich bereits die Anforderungen an die Substantiierung der primären Darlegungen des Anspruchstellers auf die allgemeine Behauptung der maßgebenden Tatbestandsmerkmale. Würde man hingegen wie die Beklagte eine präzise Benennung der handelnden Personen fordern, liefen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast regelmäßig leer. Denn zur sekundären Darlegungslast kann man nur gelangen, wenn der Anspruchsteller in der Lage ist, der ihn treffenden primären Darlegungslast zu genügen. Nach der Rechtsprechung finden die Grundsätze der sekundären Darlegungslast allerdings gerade dann Anwendung, wenn der Anspruchsteller außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und er die entscheidungserheblichen Tatsachen deshalb gerade nicht kennen kann (OLG Karlsruhe Hinweisbeschluss, 05.03.2019 – 13 U 142/18, m.w.N.)

Die Klägerin hat schlüssig vorgetragen, der Vorstand der Beklagten hätte Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Software gehabt und eine Schädigung der Käufer billigend in Kauf genommen.

Dieser Vortrag erfolgt auch nicht ohne greifbare Anhaltspunkte ins Blaue hinein, sondern ist angesichts der feststehenden Umstände durch eine tatsächliche Vermutung gedeckt.

Die Beklagte Ziff. 2 ist der sie treffenden sekundären Darlegungslast nicht hinreichend nachgekommen, weil sie den Vortrag des Klägers lediglich einfach bestritten hat, weshalb der Vortrag der Klägerseite als zugestanden gilt, § 138 Abs. 3 ZPO.

Danach hat die Beklagte Ziff. 2 durch konkreten Tatsachenvortrag Umstände darzulegen, welche die für die Kenntnis des Vorstands sprechende tatsächliche Vermutung zu erschüttern vermögen. Dies umfasst vorliegend konkret die Benennung der Personen im Unternehmen, welche die Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion beauftragt bzw. welche diese bei einem Zulieferer bestellt haben, sowie die Darstellung der üblichen Abläufe bei einer solchen Beauftra-

gung sowie der Organisation von Entscheidungen solcher Tragweite (LG Stuttgart, a.a.O.).

Im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegt es der Beklagten Ziff. 2 auch, in zumutbarem Umfang Nachforschungen anzustellen. Sollte es ihr nicht möglich oder zumutbar sein, eine abschließende Klärung herbeizuführen, genügt es nicht, über das Scheitern zu informieren, sondern sie hat vielmehr konkret mitzuteilen, welche Kenntnisse sie dabei über die Umstände einer eventuellen Verletzungshandlung gewonnen hat. Dabei ist die Beklagte Ziff. 2 allein aus Compliance-Gesichtspunkten auch dazu verpflichtet, solche entsprechenden internen Ermittlungsmaßnahmen zu ergreifen. Indem sie etwaige bisherige interne Ermittlungsergebnisse unter Verschluss hält, verstößt die Beklagte gegen ihre sekundäre Darlegungslast, so dass das Gericht davon ausgeht, dass mindestens ein Mitglied des Vorstands bzw. ein verfassungsmäßig berufener Repräsentant i.S.d. § 31 BGB der Beklagten Ziff. 2 Kenntnis von der Entscheidung des serienmäßigen Einbaus der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und dies gebilligt hat (ebenso LG Köln, 18.07.2017 - 22 O 59/17; LG Hildesheim, 17.01.2017 - 3 O 139/16; LG Kleve, 31.03.2017 - 3 O 252/16).

e.

Der Kläger hat durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs einen Schaden erlitten.

Für den Anspruch auf Schadenersatz nach § 826 BGB gelten die §§ 249 ff. BGB. Besteht der Schaden in der sittenwidrigen Herbeiführung eines Vertrages, richtet sich der Anspruch auf Ersatz des negativen Interesses; der Geschädigte ist so zu stellen, wie er stünde, wenn die Pflicht nicht verletzt worden wäre (vgl. BGH NJW 2004, 2971; Palandt a.a.O. § 826 Rn. 14 f.).

Die schädigende Handlung stellte hier das Inverkehrbringen von Motoren mit einer gesetzwidrigen Programmierung unter Verschweigen derselben dar. Wäre dies nicht geschehen, hätte die Klagepartei den vorliegenden Kaufvertrag nicht abgeschlossen. Der Schaden besteht daher im Abschluss eines wirtschaftlich nachteiligen Vertrages. Denn ein Fahrzeugkäufer darf davon ausgehen, dass das erworbene Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften genügt und ohne Einschränkungen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Diese Vorstellung ist für den Kaufabschluss von maßgeblicher Bedeutung (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 - V ZR 34/94 -, Rn. 17, juris; Harke, VuR 2017, 83, 90). Soweit diese Vorstellung falsch ist, da die in der Typgenehmigung ausgewiesenen und gesetzlich vorgegebenen Werte nur durch Einsatz einer verbotenen Abschaltvorrichtung erreicht wurden, liegt mit dem Erwerb des Fahrzeugs ein Schaden vor (vgl. BGH a.a.O.; LG Offenburg a.a.O.).

Die Klagepartei ist daher so zu stellen, wie sie stünde, wenn sie das Fahrzeug nicht erworben

hätte. Gegen den zurückzuerstattenden Kaufpreis in Höhe von 64.900,01 Euro hat die Klagepartei eine Nutzungsentschädigung zu bezahlen. Diese berechnet sich nach der Formel: „(Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer): (Rest-) Nutzungsdauer“ (vgl. etwa LG Krefeld, Urteil vom 11. April 2018 – 2 O 290/17 –, juris).

Der aktuelle Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Schlusses der letzten mündlichen Verhandlung beträgt 39.830 km. Hiervon ist die zuständige Einzelrichterin überzeugt, nach dem sie gemeinsma mit den Verfahrensbeteiligten im Rahmen der mündlichen Verhandlung das Fahrzeug in Augenschein genommen hat. Hierbei wurde die Fahrgestellnummer abgegelichen und der obige Kilometerstand abgelesen.

Die Höhe der gefahrenen Kilometer (aktueller Kilometerstand von 39.830 abzgl. des Kilometerstandes zum Zeitpunkt des Kaufs von 18.500) beträgt damit 21.330. Die Restnutzungsdauer (Höhe der zu erwartenden Gesamtleistung von 250.000 km (vgl. OLG Düsseldorf NJW-RR 2008, 1199; LG Krefeld a.a.O.) abzgl. des Kilometerstandes beim Kauf von 18.500) beläuft sich auf 231.500 km.

Für den Gebrauchsvorteil schuldet die Klagepartei daher einen Nutzungsersatz von 5.979,77 Euro.

Dies ergibt einen zurück zu erstattenden Betrag von 58.920,24 Euro.

f.

Eine Verzinsung des Kaufpreises aus § 849 BGB ab dem Zeitpunkt des Vertragsschlusses ist nicht geschuldet. Da die Klagepartei das Fahrzeug bis zur Rückabwicklung des Kaufvertrags - bzw. hier bis zum Weiterverkauf - nutzen konnte, hat sie den Kaufpreis nicht ersatzlos (und damit zu verzinsend) weggegeben (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 28.11.2019 – 14 U 89/19 –, juris OLG Stuttgart, Urt. v. 26.11.2019 - 10 U 154/19 - juris).

Der Zinsanspruch folgt jedoch ab dem 08.02.2019 aus §§ 288, 291 BGB. Die Beklagte Ziff. 2 kam mit Ablauf der im Anwaltsschreiben vom 24.01.2019 auf den 07.01.2019 gesetzten Frist in Verzug.

g.

Die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten Ziff. 2 konnte erfolgen. Die Beklagte Ziff. 2

wurde im besagten Schreiben (Anl. K14) zur Rückabwicklung und somit auch zur Rücknahme des Fahrzeugs aufgefordert. Durch die ablehnende Reaktion hierauf per Mail (Anl. K21) hat sie dieses Angebot abgelehnt.

h.

Aus §§ 826, 249 BGB kann die Klagepartei ferner von der Beklagten Ziff. 2 Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten verlangen, die ihr aus dem außergerichtlichen Vorgehen gegen die Beklagte Ziff. 2 erwachsen sind, beschränkt auf den Gegenstandswert in Höhe des berechtigten Ersatzanspruches.

Gerechtfertigt ist lediglich eine 1,3 Geschäftsgebühr. Bei dem vorliegenden Fall handelt es sich sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch hinsichtlich des rechtlichen Schwierigkeitsgrads nicht um einen überdurchschnittlichen Rechtsstreit. Im Gegenteil: Die diskutierten Rechtsfragen sind Gegenstand unzähliger identischer Rechtsstreitigkeiten und Gerichtsentscheidungen, so dass standardisierte Schreiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen verwendet werden können.

Gerechtfertigt ist eine 1,3 Geschäftsgebühr aus einem außergerichtlichen Streitwert von bis 65.000,00 Euro zzgl. 20 Euro Auslagenpauschale und Umsatzsteuer. Dies ergibt einen Betrag i.H.v. 1.954,46 Euro.

II. Nebenentscheidungen:

1. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91, 92 Nr. 1 ZPO und der Baumbachschen Formel.

Die Beklagte Ziff. 1 hat als vollständig obsiegende Partei keinerlei Kosten zu tragen. Im Verhältnis zu ihr ist der Kläger als gänzlich unterliegende Partei damit zur Kostentragung verpflichtet. Im Verhältnis zwischen dem Kläger und der Beklagten Ziff. 2 ergibt sich durch den erfolgten Abzug vom Kaufpreis aufgrund der gezogenen Nutzungen rechnerisch eine Kostenquote von 91 % zu 9%. Es liegt kein Gebührensprung vor. Deshalb war im Ergebnis in diesem Verhältnis § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO anzuwenden.

2. Die Entscheidung bzgl. der vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

3. Der Streitwert wurde gemäß § 3 ZPO festgesetzt. Klageantrag Ziff. 1 war mit 64.900,01 Euro zu bewerten. Klageantrag Ziff. 3 betrifft außergerichtliche Anwaltsgebühren und damit Nebenforderungen, die gemäß § 4 Abs. 1 Hs. 2 ZPO bei der Streitwertberechnung unberücksichtigt bleiben. Der Feststellungsantrag Ziff. 2 bzgl. des Annahmeverzugs hat keinen eigenständigen wirtschaftlichen Wert (vgl. BGH, Beschluss vom 20.6.2017, XI ZR 109/17 – juris; st. Rspr.). Denn die Frage des Annahmeverzugs ist nur ein rechtlich unselbständiges Element der umstrittenen Leistungsverpflichtung und deshalb mit dieser wirtschaftlich identisch (vgl. BGH MDR 2010, 1087).

### Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Heilbronn  
Wilhelmstraße 8  
74072 Heilbronn

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf [www.ejustice-bw.de](http://www.ejustice-bw.de) beschrieben.



Verkündet am 19.06.2020

Doberstein, JOSekr  
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Beglaubigt  
Heilbronn, 23.06.2020



Doberstein  
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig