

Aktenzeichen:
6 O 149/19



Landgericht Freiburg im
Breisgau

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, Einsteinallee 1/1, 77933
Lahr, Gz.: 6816/18DA

gegen

Daimler AG, vertreten durch d. Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche, Mercedesstr. 137,
70327 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Forderung

hat das Landgericht Freiburg im Breisgau - 6. Zivilkammer - durch den Richter am Landgericht
Burgmann als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 21.09.2021 für Recht
erkannt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt,
 - a. an die Klägerpartei 17.316,44 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.06.2019 zu bezahlen, Zug um Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes Benz Sprinter 316 CDI
 - b. an die Klägerpartei 33.107,87 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.06.2019 zu bezahlen, Zug um Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI
 - c. an die Klägerpartei 32.168,46 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.06.2019 zu bezahlen, Zug um Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert für das Verfahren wird auf 89.582,78 € festgesetzt.

Tatbestand

Die klägerische Partei begehrt von der Beklagten, einer Automobilherstellerin, Rückabwicklung von drei Kaufverträgen.

Das im Tenor Ziff. 1 a) genannte Fahrzeug mit der (Fahrzeug 1) erwarb die Klägerin gemäß Rechnung vom 23.08.2017 gebraucht von einer Vertrags- händlerin der Beklagten mit einer Laufleistung von 69.000 km zu einem Preis von 29.279,95 €. Die Fahrzeuge im Tenor Ziff. 1 b) (EU 6) (Fahrzeug 2) und Ziff. 1 c) (EU 5) (Fahrzeug 3) erwarb die Klägerin gemäß Bestellung vom 05.04.2017 und 02.02.2016 zu Kaufpreisen von 44.948,10 € und 44.732,10 €. Fahrzeug 3 ist von einem amtlichen Rückruf des KBA betroffen.

Voraussetzung für die Typengenehmigung des Fahrzeugs ist die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte. Geprüft wird dies unter Laborbedingungen an Testfahrzeugen in bestimmten vorgegebenen Testläufen.

Die Fahrzeuge sind jeweils mit einem Motor des Typs OM-651 ausgestattet. Das Fahrzeug 2 verfügt über einen SCR-Katalysator, der über unterschiedliche Betriebsmodi verfügt.

In den Fahrzeugen wird zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes ein Teil der Abgase in den Brennraum zurückgeleitet und erneut verbrannt. Die Abgasrückführungsrate ist dabei u.a. abhängig von der Außentemperatur, aber auch von anderen Parametern (sog. Thermofenster).

Die Fahrzeuge 1 und 3 verfügen über eine sogenannte Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung. Diese hat zur Folge, dass die Temperatur des Kühlmittels und des Motoröls künstlich zu Beginn des Motorbetriebs niedrig gehalten wird, wodurch es zum Ausstoß niedrigerer Mengen an Stickoxyden kommt.

Die klägerische Partei behauptet, die Fahrzeuge seien mangelhaft. Es sei eine Software verbaut, die das Durchfahren des neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkenne und in diesem Fall den Ausstoß an Stickoxiden so reduziere, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden, andernfalls hingegen nicht.

Die Fahrzeuge seien wegen dieser Fahrzykluserkennung, des Thermofensters, der Steuerung der AdBlue-Zuführung und der Kühlmittel-Sollwert-Temperaturregelung mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet. Der Käufer eines Kraftfahrzeugs dürfe erwarten, ein technisch einwandfreies, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug zu erwerben. Über den zutreffenden Sachverhalt sei der Erwerber und das Kraftfahrtbundesamt getäuscht worden.

Soweit die Beklagte die Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware auf Vorstandsebene bestreite, sei dies unbeachtlich. Sie treffe jedenfalls eine sekundäre Darlegungslast betreffend die firmeninternen Vorgänge.

Die Beklagte hafte deliktisch, insbesondere wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB sowie gem. § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB.

Die klägerische Partei beantragt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt,
 - a. an die Klägerpartei 29.279,95 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25.03.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übergang und Herausgabe des Mercedes Benz Sprinter 316 CDI
sowie Zug um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW..
 - b. an die Klägerpartei 44.948,10 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25.03.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übergang und Herausgabe des Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI (FIN:

sowie Zug um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW.

c. an die Klägerpartei 44.732,10 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5% Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25.03.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übergabe und Herausgabe des Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI (FIN:

sowie Zug um Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klägerpartei für über Klageantrag Ziffer 1 hinausgehende Schäden, die aus der Manipulation der in Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuge durch die Beklagtenpartei resultieren, Schadensersatz zu leisten.

3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.803,24 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet weiter, es fehle an einem Mangel des Fahrzeugs. Das Fahrzeug sei technisch sicher und uneingeschränkt gebrauchstauglich. Über eine Software, die das Durchfahren des NEFZ erkenne, verfüge das Fahrzeug nicht. Die Ausgestaltungen des Thermofensters sei aus Gründen des Motorschutzes um ein Absetzen von Abgasbestandteilen an Bauteilen des Motors zu verhindern, erforderlich, bei der gewählten Art der Steuerung der AdBlue-Menge werde ein sog. Ammoniakschlupf vermieden. Es handele sich daher um jedenfalls zulässige Abschalt-einrichtungen.

Die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung finde auf dem Prüfstand wie auch im realen Straßenbetrieb unter gleichen Betriebsbedingungen Anwendung. Daher fehle es auch insoweit an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung.

Für die Fahrzeuge liege eine bestandskräftige EG-Typengenehmigung vor. Daran ändere die nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen bei Fahrzeug 3, die zu Unrecht erfolgt sei, nichts. Ein Verlust der Zulassung drohe nicht. Die Beklagte habe ein Update entwickelt, das die Beanstandungen des KBA beseitige. Es fehle also jedenfalls an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung.

Soweit man einen Schadensersatzanspruch bejahe, müsse sich die klägerische Partei jeden-

falls einen Abzug für Nutzungsentschädigung entgegenhalten lassen. Im Übrigen seien die Ansprüche verjährt.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie die Protokolle der mündlichen Verhandlung verwiesen. Das Gericht hat über die Kilometerstände der streitgegenständlichen Fahrzeuge Beweis erhoben durch Einnahme des Augenschein.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

I. Die klägerische Partei hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch nach Abzug einer Nutzungsentschädigung von 82.592,78 €. Dem liegt folgende Schadensberechnung zugrunde:

	Fahrzeug 1	Fahrzeug 2	Fahrzeug 3	Gesamt
Gesamtlauflistung km	250.000	250.000	250.000	
Kilometerstand bei Kauf	69.000	0	0	
Kilometerstand Schluss der mdl. Verhandlung km	109.323	65.855	70.216	
Kaufpreis	22.279,95 €	44.948,10 €	44.732,10 €	111.960,15 €
Restlaufleistung	181.000	250.000	250.000	
Gefahrene Kilometer	40.323	65.855	70.216	
Nutzungsvorteil je km (für Darstellungszwecke gerundet)	0,12 €	0,18 €	0,18 €	
Nutzungsvorteil	4.963,51 €	11.840,23 €	12.563,64 €	29.367,37 €
Schadensbetrag (Kaufpreis abzüglich Nutzungsvorteil)	17.316,44 €	33.107,87 €	32.168,46 €	82.592,78 €

Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen der mit einer Software zur Manipulation der Abgasaufbereitung versehenen streitgegenständlichen Dieselmotoren, die deshalb als mangelhaft zu bewerten sind, den Abnehmer des Fahrzeugs, hier die klägerische Partei, geschädigt. Als Schaden stellt sich der Abschluss der Kaufverträge dar, welche die klägerische Partei bei Kenntnis der Manipulation so nicht abgeschlossen hätte. Die Beklagte handelte auch mit Schädigungsvorsatz. Sie muss sich insoweit das Handeln ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter zurech-

nen lassen, welches hier zu unterstellen ist, weil die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast zu den betriebsinternen Strukturen und Entscheidungsabläufen, was die Entscheidung zum Einsatz der Software anbelangt, nicht nachgekommen ist. Das Handeln der Beklagten ist als besonders verwerflich und damit als sittenwidrig zu qualifizieren. Auf Rechtsfolgenseite steht der klägerischen Partei ein Anspruch zu, so gestellt zu werden, als hätte sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, das heißt auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

1. Das Verhalten der Beklagten ist als objektiv sittenwidrig zu qualifizieren.

a) Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, juris Rn. 8; vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, juris, Rn. 16 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14). Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 28. Juni 2016 - VI ZR 536/15, juris, Rn. 16 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14). Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH, Urteile vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, juris, Rn. 29; vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, juris, Rn. 15; vom 7. Mai 2019 - VI ZR 512/17, juris Rn. 8 und Beschluss vom 19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, juris, Rn. 14).

b) Ausgehend von diesen Grundsätzen liegt ein objektiv sittenwidriges Verhalten der Beklagten vor.

aa) Die Beklagte hat ihre Motorsteuerungssoftware mit drei unterschiedlichen Abschalteneinrichtungen versehen. Abschalteneinrichtung ist dabei eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen. Das gilt auch für Einrichtungen, die ei-

ne solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs herbeiführen (vgl. EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18 –, juris).

Thermofenster, Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und Umschaltlogik des SCR-Katalysators haben gemeinsam, dass sie in einem erheblichen Teil des normalen Fahrbetriebs nicht oder nur mit verminderter Wirksamkeit arbeiten, während des NEFZ aber alle optimal.

Sie sind auch nicht ausnahmsweise zulässig. Denn Abschaltvorrichtungen, die bei Zulassungsverfahren systematisch die Leistung des Systems zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen verbessern, damit die in der Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und so die Zulassung dieser Fahrzeuge erreicht wird, fallen nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 lit. a) der Verordnung Nr. 715/2007 (EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – C-693/18 –, juris).

bb) Die Beklagte hat mit diesem Eingriff eine Täuschungsabsicht verfolgt.

Zwar ist die Täuschungsabsicht vorliegend nicht in vergleichbarem Maße offenkundig, wie bei der durch VW im Motor EA 189 eingesetzten Software. Die Einhaltung der dort hinterlegten Parameter während des normalen Fahrbetriebs war nahezu ausgeschlossen, weil die Software an Parameter der Motorleistung anknüpfte, die während des NEFZ auftrat und deren Einhaltung außerhalb von Testfahrten nahezu ausgeschlossen ist.

Sie ist aber auch vorliegend gegeben. Das Zurückziehen auf die rechtliche Auffassung, es habe sich um zulässige Maßnahmen des Motorschutzes gehandelt, wäre alleine beim Thermofenster oder dem SCR-Katalysator nicht zu widerlegen. Bei den Fahrzeugen 1 und 3 ergibt sich aber in Zusammenschau der dort zusätzlich verbauten Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung ein eindeutiges Bild, dass alleinige Zielsetzung der Maßnahmen die Einhaltung der Abgasbestimmungen unter den Bedingungen des NEFZ sein sollte. Die Parameter sind auf die physikalischen Rahmenbedingungen - Zeitpunkt während des Motorbetriebs und Temperatur - ausgerichtet. Die Relevanz außerhalb dieser Parameter ist im normalen Fahrbetrieb deutlich geringer. Sie dient vorwiegend der Verschleierung. Mit anderen Worten, die Maßnahmen sind nicht so offenkundig wie beim EA 189, verfolgen aber den gleichen Zweck. Bei der Bewertung muss zudem auch das zum Zeitpunkt der Entwicklungsentscheidung wegen der gerichtsbekannten Prüfpraxis und -möglichkeiten geringe Entdeckungsrisiko Berücksichtigung finden.

Gleiches gilt bei Fahrzeug 2 hinsichtlich der Steuerung des SCR-Katalysators. Die Beklagte trägt insoweit lediglich pauschal und vage gehalten vor, eine Änderung des Steuerungsmechanismus erfolge nur bei besonders hohen Betriebstemperaturen. Auch hier zeigt sich aber das Bild einer Abschaltvorrichtung, die, was aus Parallelverfahren gerichtsbekannt ist, bei einigen Fahrzeugen auch zu amtlichen Rückrufen geführt hat. Dabei ist es so, dass der SCR Katalysator

über zwei Betriebsmodi verfügt, einen zunächst angewandten besseren und einen zweiten schlechteren. Ab einem bestimmt Betriebszustand wird in den für die Abgasnachbereitung schlechteren Modus umgeschaltet, ohne dass eine Rückkehr in den günstigen Modus erfolgen würde.

Dass die Abschaltvorrichtungen nach den Feststellungen des KBA nur bei Fahrzeug 3 grenzwert-relevanz aufweisen und zu einem amtlichen Rückruf geführt haben, ändert an der Bewertung als sittenwidrige Handlung nichts. Die Beklagte hat mit dem Einbau der Abschaltvorrichtungen eine grundsätzliche strategische Entscheidung getroffen, die Einrichtungen flächendeckend eingebaut und damit für die Käufer einen Zustand der Ungewissheit über den Bestand der Typgenehmigung geschaffen, auf welchen sich diese bei Offenlegung nie eingelassen hätten.

cc) Dass es sich um eine bewusste strategische Entscheidung handelte, die im eigenen Gewinn- und Kosteninteresse erfolgte, ist bei dieser Sachlage offenkundig. Es standen weniger Messverfahren zur Verfügung und der Quellcode der Software wurde nicht analysiert.

2. Die Beklagte hat durch das Inverkehrbringen auch die klägerische Partei geschädigt.

Durch das Inverkehrbringen der mit dieser Manipulationssoftware ausgestatteten Fahrzeuge hat die Beklagte die klägerische Partei auch geschädigt. Der Schaden besteht hier bereits in der Eingehung eines wirtschaftlich nachteiligen und so von der klägerischen Partei nicht gewollten Leasingvertrags, der einen Ankauf des Fahrzeugs durch die Leasinggesellschaft zur Folge hatte.

Ein Fahrzeug, das mit einer Software ausgestattet ist, die in ein amtliches Prüfverfahren manipulierend eingreift, wird als mangelbehaftet im Rechtsverkehr angesehen. In diesem Zusammenhang spielt eine entscheidende Rolle, dass der Inhalt der Software unbekannt und auch nicht offen gelegt ist. Sie ist mithin für den Fahrzeugeigentümer faktisch nicht überprüfbar.

Das Kraftfahrtbundesamt hat auch lediglich unterschiedliche Fahrzyklen definiert, die Auffälligkeiten in der Softwareprogrammierung offen legen können. Wie die Programmierung tatsächlich aussieht, lässt sich ohne Analyse des Softwarequellcodes weder nachvollziehen noch umfassend überprüfen. Dieser wird aber geheim gehalten.

In dieser Situation wirken sich bereits Veränderungen mit vergleichsweise kleinen Auswirkungen erheblich auf die Einschätzung eines Vertrages als nachteilig aus. Denn wie soll bei dieser Sachlage das einmal enttäuschte Vertrauen von Fahrzeugkäufern wieder hergestellt werden, was wiederum Auswirkungen auf den Wert und Weiterverkauf hat.

3. Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen und es ist von einer vorsätzlichen Schadenszufügung auszugehen.

a) Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB nach höchstrichterlicher Rechtsprechung voraus, dass nicht irgendein Mitarbeiter des Unternehmens, sondern ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinn des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 -, juris). Davon ist hier für die Entscheidung, die Manipulationssoftware in Dieselmotoren einzusetzen, auszugehen.

Grundsätzlich trifft die Klägerseite zwar die Beweislast für diejenigen Umstände, aus denen sich die Kenntnis verfassungsgemäß berufener Vertreter von der schädigenden Handlung ergibt. Allerdings trifft die Beklagte vorliegend eine sekundäre Darlegungslast zu den geschäftsinternen Abläufen, der sie nicht nachgekommen ist.

Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag zu den maßgeblichen Umständen nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr auch unter Berücksichtigung des im Zivilprozess geltenden Grundsatzes, dass jede Partei die ihr günstigen Tatsachen grundsätzlich selbst beibringen muss, zumutbar ist, insoweit vorzutragen. Dies wird insbesondere bejaht, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen hat, wohingegen es sich um Umstände aus der Sphäre des Prozessgegners handelt, über die ihm nähere Angaben zumutbar sind (vgl. BGH, Urteil vom 07.12.1998 – II ZR 266/97 -, juris <Rn. 11>).

Das ist hier der Fall: Vorliegend geht es um die Entscheidungsabläufe im Unternehmen der Beklagten, in die die klägerische Partei keinerlei Einblick hat. Soweit die Behauptung der Beklagten zutreffend sein sollte, dass auch nach beinahe drei Jahren interner Ermittlungen die Entscheidungsabläufe noch nicht restlos aufgeklärt sind, hätte es ihr zumindest obliegen mitzuteilen, wer auf unterster Ebene den Einsatz der Software veranlasst hat und wie die Entscheidungsabläufe üblicherweise bei der Beklagten für solche grundlegenden Entwicklungsentscheidungen mit derart weitreichenden Risiken geregelt sind. Auch wäre konkreter Vortrag dazu erforderlich gewesen, weshalb vorliegend kein Mitglied des Vorstands in diese strategische Entscheidung von großer Tragweite eingebunden oder über diese zumindest in Kenntnis gesetzt worden sein soll.

Vorliegend erschiene es gänzlich überraschend, wenn die Entscheidung zum Einsatz der Software allein auf nachgeordneter Ebene erfolgt wäre: Die Entscheidung, eine solche Software zu implementieren, hatte erhebliche strategische Tragweite und barg massive Risiken. Auch jedem Entwickler ist klar, dass die Gesetzeskonformität des Einsatzes einer solchen erkennbar dem Zweck der Verschleierung der wirklichen Abgaswerte dienenden Software zumindest fraglich ist. In einem funktionierenden Unternehmen – zumal einem solch großen wie der Beklagten – erscheint es fernliegend, dass über die Inkaufnahme solch unkalkulierbarer Risiken allein auf nachgeordneter Ebene entschieden worden sein soll. Dass ein solches Versagen der betriebsinter-

nen Organisation der Beklagten oder ein vorsätzlich auch den Konzern schädigendes Verhalten einer kleinen Gruppe von Entwicklern vorgelegen habe, ist fernliegend und wird von Beklagtenseite auch nicht substantiiert behauptet.

Vor dem Hintergrund des arglistigen Verhaltens - jedenfalls aus der Sphäre der Beklagten - ist auch davon auszugehen, dass es bei Abwägung der Interessen der Parteien der Beklagten zumutbar ist, substantiiert zu den Entscheidungsprozessen und den bekannten Umständen, wie es zum Einsatz der Software gekommen ist, vorzutragen.

Infolge des unterbliebenen Vortrags der Beklagten zu besonderen Umständen, welche die Kenntnis des Vorstands ausschließen, ist davon auszugehen, dass wie in einem ordnungsgemäß organisierenden und funktionierenden Unternehmen die strategische Entscheidung, den risikobehafteten Einsatz einer solchen Software vorzunehmen, auf Vorstandsebene oder zumindest in Abstimmung mit der Vorstandsebene getroffen worden ist.

b) Es ist auch davon auszugehen, dass die mit der Vermarktung der manipulierten Motoren verbundene Schädigung der Kunden vorsätzlich erfolgte. Es liegt auf der Hand, dass die handelnden Organe wussten, dass die mit der manipulierten Software versehenen Fahrzeuge mit unzutreffenden Angaben zu Schadstoffausstoß und Verbrauch in Verkehr gebracht wurden. Sie nahmen zudem billigend in Kauf, dass die Typenzulassung unzureichend sein könnte und die Kunden die dennoch die Fahrzeuge der Beklagten erwarben, wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.

4. Die Entscheidung, die Software einzusetzen und derart manipulierte Motoren auf den Markt zu bringen, verstieß auch gegen die guten Sitten und war verwerflich im Sinne des § 826 BGB.

Objektiv sittenwidrig ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung 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, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Hinzutreten muss über die objektive Sittenwidrigkeit hinaus eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urteil vom 15.10.2013 – VI ZR 124/12 -, juris).

Unter Würdigung sämtlicher Umstände ist vorliegend von der Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten auszugehen.

Zwar ist zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung des BGH das Vorliegen eines Thermostaten für sich genommen nicht als geeignet angesehen wird, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Beklagte handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Es werden weitere Umstände gefordert werden (vgl. BGH, Beschluss vom

19. Januar 2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 16, juris). Solche Umstände liegen hier aber vor. Denn es wurden mehrere Abschaltvorrichtungen verwendet, die alle offensichtlich auf die Auswirkungen im Prüfzyklus ausgerichtet sind. Sie greifen entweder zu Beginn und/oder im wesentlichen innerhalb des Temperaturfensters des NEFZ ein, nicht aber in einem großen Teil des realen Fahrbetriebs. Genau dies fordert die Richtlinie aber ersichtlich. Die Einlassung, man sei von der Rechtmäßigkeit ausgegangen, ist in der Gesamtschau vorgeschoben. Vielmehr zeigt sich in dem Vorgehen eine starke Verschleierung durch Verteilung der Wirkungsanteile unter gleichzeitiger Ausnutzung eines selbst bei Prüfung durch Fachleute niedrigen Entdeckungsrisikos. Es mag sein, dass die Abschaltvorrichtungen bei den Fahrzeugen 1 und 2 unbeanstandet blieben, weil das Kraftfahrtbundesamt nachträgliche Maßnahmen zur Typengenehmigung nur ergreift, wenn den Abschaltvorrichtungen eine Grenzwertrelevanz zukommt. Darauf kann es aber aus der Perspektive zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nicht entscheidend ankommen. Denn einerseits war ungewiss, ob das Kraftfahrtbundesamt eine solche Rechtsauffassung vertreten würde. Andererseits knüpfen auch die veröffentlichungspflichtigen Angaben für den Verbraucher an den NEFZ an. Diese werden durch die Abschaltvorrichtungen verändert und verhindern somit die erstrebte Vergleichbarkeit der Fahrzeuge.

Der Einsatz der Software erfolgte zudem ersichtlich dazu, einen Wettbewerbsvorteil unlauter zu erlangen. Durch die Software sollte zugleich die Einhaltung eines höheren Umweltstandards vorgespiegelt werden. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung der Käufer gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit.

Mithin steht der klägerischen Partei ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB gegen die Beklagte und damit ein Anspruch auf Feststellung der Einstandspflicht für die entsprechenden Schäden zu.

5. Im Rahmen des § 826 BGB richtet sich die Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs auf den Ersatz des sogenannten negativen Interesses. Der Geschädigte hat einen Anspruch, so gestellt zu werden, wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses stünde. Die klägerische Partei ist so zu stellen, wie wenn sie den schädigenden Vertrag nicht abgeschlossen hätte. Dabei ist unerheblich, ob es sich um ein Neufahrzeug oder ein Gebrauchtfahrzeug handelt.

a) Bei der Rückabwicklung müssen nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die gezogenen Nutzungen angerechnet werden. Deren Wert ist entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur kaufvertraglichen Rückabwicklung nach der Methode des linearen Wertschwunds zu berechnen, das heißt nach der Formel: Bruttokaufpreis mal gefahrene Kilometer geteilt durch voraussichtliche Restlaufleistung im Zeitpunkt des Kaufs.

b) Das Gericht hat die Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs analog § 287 ZPO zu schätzen. Zu berücksichtigen ist, dass die Fahrleistung, die ein Fahrzeug in seiner Lebensdauer zurücklegen kann, von verschiedenen Faktoren abhängig ist, insbesondere nicht nur von der Lebensdauer

des Motors, sondern auch der anderen Bauteile. Die Lebensdauer des Motors ist unter anderem von Größe und Leistung des Motors und insbesondere auch vom Nutzungsverhalten abhängig. Für Dieselfahrzeuge dieser Preisklasse und Qualität wird die durchschnittliche Laufleistung bislang überwiegend auf 250.000 km geschätzt, gelegentlich auch bis zu 300.000 km. Das Gericht schätzt mit der bislang überwiegenden Rechtsprechung die durchschnittliche zu erwartende Gesamtlauflistung auf 250.000 km.

Die gefahrenen Kilometer betragen gemäß den Feststellungen im durchgeführten Ortstermin den in der obigen Berechnung aufgeführten Umfang.

6. Ein Anspruch auf Verzinsung des von Beklagenseite zu zahlenden Schadensersatzbetrags besteht vorliegend nur nach Maßgabe des § 291 seit Rechtshängigkeit, weil mangels zureichenden Rückgabeangebots wegen einer erheblichen Zuvielforderung des zurückzubehaltenden Kaufpreises keine Fälligkeit eingetreten ist.

7. Ein Anspruch auf Erstattung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht nicht. Es ergibt sich aus dem Vorbringen nicht, dass eine Beauftragung zu einem vorgerichtlichen Tätigwerden über die bloße Vorbereitung des zugleich erteilten Klageauftrags hinaus erfolgt wäre. Ein solcher Auftrag wäre im Übrigen unwahrscheinlich, da eine fehlende Zahlungsbereitschaft der Beklagten aufgrund der öffentlichen Zurückweisung der Vorwürfe allgemein bekannt war.

8. Anhaltspunkte dafür, dass die Klägerin vor Aufforderung zur Vornahme einer freiwilligen Servicemaßnahme von der Betroffenheit ihrer Fahrzeug Kenntnis erlangt hätte, sind nicht ersichtlich. Dass eine solche Aufforderung vor dem Jahr 2016 erfolgt wäre, behauptet die Beklagte nicht. Verjährung ist mithin nicht eingetreten.

II. Ein Feststellungsinteresse für die Feststellung weiterer angeblicher Schäden ist nicht ersichtlich. Die behaupteten Schäden sind nicht plausibel.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1, 2 Nr. 1 und 2 ZPO, die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO. Die Streitwertfestsetzung folgt aus §§ 39, 48 GKG, 3 ff. ZPO (Antrag Ziffer 1: 82.592,78 €, Antrag Ziffer 2: 7.000,00 €)

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 Freiburg im Breisgau

Salzstraße 17
79098 Freiburg im Breisgau

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 beschrieben.

Burgmann
Richter am Landgericht