LG Ingolstadt, Endurteil v. 07.02.2020 – 63 O 1854/19

Titel:

Haftung der Audi AG für vorsätzliche sittenwidrige Schädigung im "Dieselskandal"

Normenketten:

BGB § 31, § 249 Abs. 1, § 823 Abs. 2, § 826, § 831

EG-FGV § 27 Abs. 1

Leitsatz:

Jeder Hersteller hat bei von ihm gefertigten Neufahrzeugen die Verpflichtung, nur solche Bauteile zu verwenden, die in ihrer Konstruktion, Fertigung und Montage geeignet sind, damit das Fahrzeug dann sämtlichen gesetzlich vorgegebenen Betriebsbedingungen entspricht. Vorsätzliche Manipulationen einzelner Bauteile, die eine „Abschalteinrichtung" platzieren, die auch nicht von den ausdrücklich normierten Ausnahmetatbeständen der gesetzlichen Vorgaben gedeckt ist, muss sich der Hersteller auch dann über § 831 BGB i.V.m. § 31 BGB zurechnen lassen, wenn er sich konzernintern absprachegemäß serienmäßig Bauteile vom Mutterkonzern zum Einbau liefern lässt. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Fahrzeug, Abgasskandal, EA 189, Dieselmotor, Abschalteinrichtung, Software, juristische Person, Zurechnung, Schaden, Schadensersatz, Nutzungsentschädigung

Rechtsmittelinstanzen:

OLG München vom -- – 7 U 1006/20

OLG München, Endurteil vom 11.01.2023 – 7 U 1006/20

Fundstelle:

BeckRS 2020, 3485

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 22.877,19 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 11.01.2019 Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke Audi A4 Ambiente Avant 2.0 TDI mit der Fahrgestellnummer ...66 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit 11.01.2019 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.171,67 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.01.2019 zu bezahlen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 49% und die Beklagte 51% zu tragen.

6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss:

Der Streitwert wird auf 34.500,02 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Ansprüche nach einem Pkw-Kauf im Zusammenhang mit dem sogenannten „Abgasskandal“.

2
Die Klagepartei erwarb mit Kaufvertrag vom 13.04.2011 einen Pkw Audi A4 Ambiente Avant 2.0 TDI als Neuwagen zu einem Kaufpreis in Höhe von 34.500,02 € brutto von einem Autohaus. Eingebaut in das Fahrzeug ist ein Motor des Typs EA 189 des Volkswagenkonzerns, dessen 100%ige Tochter die Beklagte ist. Das Fahrzeug ist Gegenstand eines Rückrufs des Kraftfahrtbundesamtes, da der Motor über eine Abschalteinrichtung verfügt, durch die softwaretechnisch im Prüfstand eine im Vergleich zum normalen Fahrbetrieb erhöhte Rückführung von Abgasen vorgenommen wird. Zum Schluss der mündlichen Verhandlung betrug der aktuelle Kilometerstand 101.068. Der Klägervertreter forderte mit vorgerichtlichem Schreiben vom 02.01.2019 die Beklagte vergeblich auf, den Kaufpreis abzüglich Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs sowie vorgerichtliche Anwaltskosten zu bezahlen bis 10.01.2019. Im August 2019 reichte die Klagepartei die Klage ein. Die Beklagte erhebt die Einrede der Verjährung.

3
Die Klagepartei trägt im Wesentlichen vor:

4
Die Beklagte habe in der Motorsteuerung des Motors EA 189 eine illegale Abschalteinrichtung verwendet, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Durch diese werksseitige Manipulation hinsichtlich der Schadstoffwerte habe die Beklagte eine arglistige Täuschung begangen. Das klägerische Fahrzeug sei aus diesem Grund bereits zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs mit einem erheblichen Mangel behaftet gewesen. Eine Nachbesserung sei nicht möglich, da in jedem Fall am streitgegenständlichen Fahrzeug ein merkantiler Minderwert zwischen 10 und 25% des Kaufpreises verbleibe. Der Mangel sei daher unbehebbar. Weiter sei eine Nachbesserung aufgrund der arglistigen Täuschung der Verantwortlichen im Mutterkonzern unzumutbar. Durch eine Nachbesserung würden außerdem Folgeschäden entstehen. Die Täuschung sei der Beklagten zuzurechnen, da aus deren Konzern der Motor stamme, den diese verwendet habe. Die Klagepartei stützt ihre Ansprüche gegen die Beklagte auf verschiedene deliktische Anspruchsgrundlagen, unter anderem auf §§ 823 Abs. 2 BGB, 27 EG-FGV und auf § 826 BGB. Die Klagepartei ist der Ansicht, ihre Ansprüche seien nicht verjährt. Weder habe sie im Jahr 2015 von der Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs vom Abgasskandal gewusst, noch habe sie insofern Obliegenheiten verletzt. Die Klagepartei sei insbesondere nicht zur Informationsgewinnung durch die Tagespresse und die Beklagte verpflichtet gewesen.

5
Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 34.500,02 € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 14.04.2011 bis 10.01.2019 und seither fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz abzüglich einer im Termin auf 0 beziffernten Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke Audi A4 Ambiente Avant 2.0 TDI mit der Fahrgestellnummer ...66 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 11.01.2019 mit der Rücknahme des in Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.256,24 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.01.2019 zu zahlen.

6
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

7

Die Beklagte ist der Ansicht, das streitgegenständliche Fahrzeug sei bereits nicht mangelhaft. Jedenfalls verbleibe nach Durchführung des Software-Updates kein Mangel und kein merkantiler Minderwert mehr. Das Softwareupdate habe auch keine negativen Auswirkungen. Die Beklagte bestreitet sämtliche Voraussetzungen einer sittenwidrigen Schädigung im Zusammenhang mit der Entwicklung der Abschaltlogik, deren Einbau in das Fahrzeug und dem Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeugs. Es liege keine deliktische Handlung der Beklagten vor. Die Klagepartei habe eine Täuschung der Beklagten oder eine andere gegenüber der Klagepartei als besonders verwerflich anzusehende Handlung nicht dargelegt. Auch die subjektiven Voraussetzungen eines Betrugs lägen nicht vor, ebenso wenig eine Stoffgleichheit. Der Beklagten sei keinerlei Vorteil aus dem Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs zugeflossen. Die Beklagte bestreitet die Kausalität zwischen einer etwaigen Täuschung/Schädigungshandlung und dem konkreten Vertragsabschluss mit Nichtwissen. Zudem sei der Klagepartei auch kein Schaden entstanden.

8
Im Übrigen sei die Beklagte nicht Herstellerin des Motors, sie treffe daher keine Verantwortung.

9
Etwaige Ansprüche seien jedenfalls verjährt.

10
Im Termin zur mündlichen Verhandlung hat das Gericht die Klägerin angehört. Mit der Ladungsverfügung hat das Gericht rechtliche Hinweise erteilt.

11
Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die wechselseitigen Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen.

Entscheidungsgründe

A.

12
Die zulässige Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

13
Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von 22.877,19 € Zugum-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs aus § 826 BGB sowie aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 27 Abs. 1 EG-FGV. Weiter besteht ein Anspruch der Klagepartei gegen die Beklagte auf Zahlung von Verzugszinsen auf die Hauptforderung sowie auf vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren nebst Zinsen in der aus dem Tenor ersichtlichen Höhe. Der Annahmeverzug war festzustellen. Im Übrigen war die Klage als unbegründet abzuweisen.

I.

14
Der klägerische Anspruch ergibt sich aus § 826 BGB. Die Beklagte hat der Klagepartei in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.

15
1. Die Handlung, durch die die Beklagte die Klagepartei geschädigt hat, war das Inverkehrbringen - unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Softwareprogrammierung - von Dieselmotoren zum Zweck des Weiterverkaufs, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte.

16
Wie mittlerweile allgemein bekannt ist, waren die Fahrzeuge aus dem VW-Konzern, damit auch das streitgegenständliche Fahrzeug der Klagepartei, mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet. Obwohl die Hersteller teilweise bereits das Vorliegen eines Mangels bestreiten und die Abschaltvorrichtungen teilweise als „Motorenschutzmaßnahmen“ etc. beschönigen, ist an der Unzulässigkeit der installierten Einrichtungen spätestens seit der am 15.10.2015 vom KBA gegenüber der VW AG angeordneten Rückrufaktion (abzurufen unter

https://www.k...de/DE/Presse/Archiv/VW/vw_inhalt.html?nn=1633522) der betroffenen Fahrzeuge mit EA 189-Motoren nicht mehr zu zweifeln.

17
2. Die schädigende Handlung ist der Beklagten als Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Einbau des betroffenen Motors EA 189 zuzurechnen, auch wenn dieser Motor nicht von ihr selbst, sondern von ihrem Mutterkonzern VW federführend entwickelt wurde.

18
Jeder Hersteller hat bei von ihm gefertigten Neufahrzeugen die Verpflichtung nur solche Bauteile zu verwenden, die in ihrer Konstruktion, Fertigung und Montage geeignet sind, damit das Fahrzeug dann sämtlichen gesetzlich vorgegebenen Betriebsbedingungen entspricht (vgl. Auch Art. 5 I VO (EG) Nr. 715/2007 bezogen auf die Bauteile, die das Emissionsverhalten betreffen). Vorsätzliche Manipulationen einzelner Bauteile, die eine „Abschalteinrichtung“ platzieren, die auch nicht von den ausdrücklich normierten Ausnahmetatbeständen der gesetzlichen Vorgaben gedeckt ist, muss sich der Hersteller auch dann über § 831 BGB i.V.m. § 31 BGB zurechnen lassen, wenn er sich - wie hier - konzernintern absprachegemäß serienmäßig Bauteile vom Mutterkonzern zum Einbau liefern lässt. Anderenfalls würde die Beklagte sich als Herstellerin jeglicher Haftung für das von ihr produzierte Fahrzeug entziehen können, weil sie das betreffende Bauteil nicht hergestellt hat, und der Mutterkonzern mit der Begründung, dass sie zwar den Motor, aber nicht das betreffende Fahrzeug hergestellt und in den Verkehr gebracht hat. Dieser absurde Zirkelschluss würde zu dem untragbaren Ergebnis führen, dass alleine durch die Aufgabenverteilung innerhalb eines Konzerns auf verschiedene Mutter- und Tochtergesellschaften letztlich niemand mehr für deliktische Handlungen im Zusammenhang mit der Herstellung und Inverkehrbringung mangelhafter Fahrzeuge haften müsste.

19
Die jeweils verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten bzw. ihres Mutterkonzerns haben zunächst die unzulässige Software aufgespielt und in Kenntnis der Tatsache, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der Typenzulassung wegen des Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 715/2007/EG gemäß Art. 10 Abs. 2 der EU-Verordnung 715/2007/EG nicht vorliegen, vorsätzlich eine falsche Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne des § 6 Abs. 1 EG-FGV für das Fahrzeug ausgestellt. Die damit einhergehende Täuschungshandlung ist nach Überzeugung der Kammer auch nur vorsätzlich denkbar, weil die Beklagte als etablierte Fahrzeugherstellerin sowie Herstellerin des Motors die Kenntnis der Programmierung ihrer eigenen Fahrzeuge sowie der für sie einschlägigen Rechtsnormen unterstellt werden kann. Jedenfalls liegt insofern aufgrund der substanziierten Darlegung der Klagepartei die sekundäre Darlegungslast bei der Beklagten, welcher die Beklagte nicht genügt hat.

20
Eine Zurechnung der jeweiligen Handlungen auch verschiedener Mitarbeiter an die Beklagte erfolgt über eine entsprechende Anwendung von § 831 BGB sowie § 31 BGB. Dabei muss im Rahmen der Rechtsprechung zur Repräsentantenhaftung auch denjenigen Personen das deliktische Handeln der Mitarbeiter nach § 31 BGB zugerechnet werden, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame Funktionen zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Es kommt nicht entscheidend darauf an, ob diese Personen satzungsgemäß oder (nur) im Rechtsverkehr die juristische Person vertreten, da letztere nicht selbst darüber entscheiden soll (durch die eigene Satzung), für welche Personen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will (vgl. BGH III ZR 296/11).

21
Es bedarf keiner konkreten Feststellung, welcher Repräsentant der Beklagten vorsätzlich handelte. Dies festzustellen ist der Klagepartei, die keine Einblicke in die betriebsinterne Aufgabenverteilung der Beklagten hat, nicht dezidiert möglich. Sie hat jedoch im Rahmen ihrer Möglichkeiten substantiiert - auch zu den wechselnden Positionen und Entscheidungsverantwortlichkeiten verschiedener hochrangiger Mitarbeiter für die Motorenentwicklung innerhalb des VW-Konzerns - vorgetragen, so dass es der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast oblegen hätte, den Vortrag zu entkräften oder die verantwortlichen Repräsentanten zu benennen. Beides ist nicht erfolgt.

22

Insbesondere kommt es nicht darauf an, ob die jeweiligen Repräsentanten Kenntnis zur Zeit der Software-Entwicklung hatten. Abzustellen ist vielmehr auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens der betroffenen Fahrzeuge. Eine Kenntnis der entsprechenden Repräsentanten zu diesem Zeitpunkt ist für die Kammer jedoch nicht anzuzweifeln, da insoweit ein eigenmächtiges Handeln von Mitarbeitern, die nicht als Repräsentanten im obigen Sinne zu sehen sind, zur Überzeugung des Gerichts nicht vorstellbar ist.

23
3. Die Beklagte hat der Klagepartei den Schaden vorsätzlich zugefügt.

24
Die Programmierung der hier in Rede stehenden Software setzt eine aktive und ergebnisorientierte präzise Programmierung der Motorsteuersoftware voraus. Die Annahme einer fahrlässigen Herbeiführung dieses Zustandes ist daher zur Überzeugung der Kammer ausgeschlossen, so dass es keiner weiteren Beweisaufnahme hierzu bedurfte, § 291 ZPO. Mangels jeglicher entgegenstehender Anhaltspunkte muss ebenso davon ausgegangen werden, dass den Organen der Beklagten völlig klar war, dass die in den Fahrzeugen verbauten EA 189-Motoren hinsichtlich der Abgaswerte nicht den einschlägigen Vorschriften entsprachen, und dass somit die Kunden der Beklagten sowie die Käufer von betroffenen Gebrauchtwagen wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschlossen.

25
4. Das Verhalten der Beklagten verstieß auch gegen die guten Sitten. Die Täuschung durch die Beklagte diente - andere Motive sind weder von der Beklagten dargelegt noch sonst ersichtlich - dem Zweck, zur Kostensenkung (und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme) rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung und Benachteiligung von Kunden gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit (siehe zum Ganzen statt vieler LG Hildesheim, Urt. v. 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, VuR 2017, 111). Der Klagepartei ist nach Überzeugung der Kammer durch die Bindung an einen nicht erwartungsgerechten Vertrag ein Schaden entstanden, der gemäß §§ 249 ff. BGB einen Anspruch auf Schadensersatz in Gestalt der Rückabwicklung des Fahrzeugerwerbs auslöst.

26
Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch bei objektiver Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung eine Verpflichtung zum Schadensersatz in Form der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB gegeben, wenn ein getäuschter Vertragspartner den Vertrag ohne das haftungsauslösende Verhalten, also die Ausstellung der unrichtigen Bescheinigung, nicht eingegangen wäre (BGH NJW 1998, 302; BGH NJW-RR 2005, 611; BGH NJW 2005, 1579; BGH NJW 2010, 2506; VersR 2012, 1237). Voraussetzung ist lediglich, dass der Geschädigte die erfolgte Vertragsbindung nicht willkürlich als Schaden ansieht, sondern dass sie sich auch nach der Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls als unvernünftig erweist (BGH NJW 1998, 302; BGH NJW 2005, 1579). Hierfür genügt nach Ansicht des Bundesgerichtshofs, dass die Leistung des anderen Vertragspartners, obwohl objektiv werthaltig, für die Zwecke des geschädigten Kontrahenten nicht vollumfänglich brauchbar ist (BGH NJW-RR 2005, 611; BGH NJW 2005, 1579; VersR 2012, 1237; NJW-RR 2014, 277). Der Schaden besteht allein in dem durch das haftungsauslösende Verhalten bewirkten Eingriff in das Recht, über die Verwendung des eigenen Vermögens selbst zu bestimmen (BGH NJW 2010, 2506), und in der Entstehung einer ungewollten Verpflichtung aus diesem Vertragsverhältnis (BGH NJW-RR 2005, 611).

27
Wendet man diese Grundsätze auf den hier vorliegenden Fall an, kommt die Kammer zu dem Ergebnis, dass ein Fahrzeugerwerber, wie die Klagepartei hier, infolge des dem Hersteller zur Last liegenden Fehlverhaltens eine zweckwidrige Vertragsbindung eingegangen ist, die zur Rückabwicklung des Kaufvertrags führt. Hätte der Hersteller keine unrichtige Übereinstimmungsbescheinigung erteilt und stattdessen offengelegt, dass die in Verkehr gebrachten Fahrzeuge gerade keinem genehmigten Typ entsprechen, hätte der Erwerber davon abgesehen, diese Fahrzeuge zu kaufen. Von der Übereinstimmungsbescheinigung ist der Motor und damit einer der wertvollsten und elementarsten Bestandteile eines Kraftfahrzeugs betroffen. Die hier in Rede stehenden Daten haben Einfluss auf die Schadstoffklasseneingruppierung und die Zulassung dieses Fahrzeugs. Nach der Lebenserfahrung ist davon auszugehen, dass die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung auf die Kaufentscheidung des

Käufers Einfluss hatten, ohne dass es darauf ankommt, ob er im Ankaufsgespräch konkret äußerte, ein besonders schadstoffarmes Fahrzeug oder ein Fahrzeug mit einer bestimmten Art der Zulassung erwerben zu wollen. Es spielt keine Rolle, welches konkrete Motiv für den einzelnen Erwerber bestimmend gewesen wäre. Ein Teil der Käufer mag besonderen Wert darauf gelegt haben, im Interesse des Umweltschutzes ein Fahrzeug zu nutzen, das die geltenden Grenzwerte für Abgasemissionen einhält, ein anderer Teil nicht. Es ist nach der Lebenserfahrung jedenfalls davon auszugehen, dass der Käufer ein Fahrzeug erwerben wollte, welches den gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Vorschriften entsprach. Nach Überzeugung der Kammer lässt sich keinem der Erwerber unterstellen, ihm wäre gleichgültig gewesen, ob das Fahrzeug ordnungsgemäß produziert und in den Verkehr gebracht worden ist oder nicht. Die Investition in ein neues Fahrzeug war deshalb aus Sicht der Erwerber jedenfalls zweckwidrig, selbst wenn man unterstellt, dass das haftungsträchtige Verhalten zu keinerlei in Geld zu bemessender Einbuße bei den Fahrzeugerwerbern geführt hat.

28
Auf die Frage, ob nach dem Software-Update der manipulierte Zustand beseitigt wurde, so dass das Fahrzeug nunmehr der ursprünglich unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung entspricht, kommt es nicht an, weil die Bindung an den nicht erwartungsgerechten Vertrag als Schaden bereits entstanden ist und fortdauert und durch das Update nicht beseitigt werden kann.

29
Nach Ansicht der Kammer liegt hierin auch kein allgemeiner Vermögensschutz, der im Deliktsrecht ja gerade nicht gelten soll. Vielmehr wird konkret auf den Vertragsschluss als Schaden abgestellt. Durch die Rückabwicklung des Vertrages soll vorwiegend der Sinn und Zweck der EG-FGV effektiv umgesetzt werden. Dass dies auch die Rückzahlung des Kaufpreises nach sich zieht, ist die konsequente Wirkung dieser Rechtsfolge. Dass das Vermögen allein aber nicht geschützt wird, ist auch aus der anzurechnenden Nutzungsentschädigung für gefahrene Kilometer ersichtlich, welche sich manche Kläger unter Berufung auf den rechtswidrigen Zustand nicht anrechnen lassen wollen.

30
Die Klagepartei hat daher gegen die Beklagte einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags Zugum-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Anrechnung von Gebrauchsvorteilen im Sinne des § 249 Abs. 1 BGB.

31
6. Im Rahmen der Rückabwicklung muss sich die Klagepartei den Abzug von Gebrauchsvorteilen in Form einer Nutzungsentschädigung gefallen lassen. Allerdings hat sie den Nutzungsersatz im Termin auf 0 beziffert.

32
Die Nutzungsentschädigung, die die Klagepartei an die Beklagte im Wege der Zug-um-Zug-Rückabwicklung zu entrichten hat, ist nach Überzeugung der Kammer im vorliegenden Fall auf 11.622,83 € festzusetzen. Dies ergibt sich nach gerichtlicher Schätzung gemäß § 287 ZPO. Die Berechnung nimmt die Kammer dabei nach folgender Formel vor:

Bruttokaufpreis (€) x gefahrene Strecke (km)

Restleistung bei Vertragsschluss (km)

33
Da die Klagepartei das Fahrzeug mit einem Kilometerstand von 0 erworben hat, hat sie bei einem Kilometerstand zum Schluss der mündlichen Verhandlung von 101.068 Nutzungsentschädigung für diese Kilometeranzahl zu leisten.

34
Das Gericht geht im Rahmen der Berechnung weiter aufgrund einer Schätzung gemäß § 287 ZPO von einer Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Höhe von 300.000 km aus (so auch LG München I, Az. 23 O 23033/15).

35
Die Nutzungsentschädigung beläuft sich daher auf 34.500,02 € (Kaufpreis) x 101.068 (gefahrene km) : 300.000 (Restlaufzeit bei Kauf) = 11.622,83 €.

36
Es verbleibt daher ein Rückzahlungsbetrag an die Klagepartei in Höhe von 34.500,02 € - 11.622,83 € = 22.877,19 €.

II.

37
Der klägerische Anspruch ergibt sich vorliegend außerdem auch aus §§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV, §§ 249 ff. BGB (vgl. beispielsweise LG Ingolstadt, Urteil vom 08.04.2019, Az. 53 O 1520/17; a.A. OLG München, Beschluss vom 03.09.2019, Az. 21 U 1896/19).

III.

38
Der klägerische Anspruch ist auch nicht verjährt.

39
Die Ansprüche der Klagepartei verjähren grundsätzlich innerhalb der dreijährigen Regelverjährung nach § 195 BGB. Diese beginnt gemäß § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Als diejenige, der die Einrede der Verjährung zugute käme, ist die Beklagte für die dafür maßgeblichen Tatsachen darlegungs- und beweispflichtig.

40
Der streitgegenständliche Anspruch ist bereits mit Kaufvertragsschluss, spätestens jedoch mit Verjährung der kaufvertraglichen Mängelrechte entstanden. Allerdings hat die Klagepartei zur Überzeugung des Gerichts bis Ende des Jahres 2015 weder von allen anspruchsbegründenden Umständen Kenntnis erlangt, noch ist ihr insofern grob fahrlässige Unkenntnis vorzuwerfen.

41
1. Die Klagepartei hatte von den anspruchsbegründenden Umständen, insbesondere von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs vom Abgasskandal, im Jahr 2015 noch keine positive Kenntnis erlangt.

42
Nach der Rechtsprechung des BGH liegt die nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB erforderliche Kenntnis von den den Anspruch begründenden Umständen im Allgemeinen vor, wenn dem Geschädigten die Erhebung einer Schadensersatzklage, sei es auch nur in Form der Feststellungsklage, Erfolg versprechend, wenn auch nicht risikolos, möglich ist. (BGH, Urteil vom 15.3.2016 - XI ZR 122/14, NJW-RR 2016, 1187).

43
a) Die diesbezüglich beweisbelastete Beklagte konnte bereits nicht zur Überzeugung des Gerichts nachweisen, dass die Klagepartei bis Ende 2015 Kenntnis davon erlangte, dass ihr Fahrzeug überhaupt vom Abgasskandal betroffen war.

44
Die Behauptung der Beklagten, die Klagepartei habe bereits im Jahr 2015 positive Kenntnis von der im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Umschaltlogik und allen anderen anspruchsbegründenden Tatsachen gehabt, beruht lediglich auf der Mutmaßung der Beklagten, dass durch öffentliche Bekanntmachungen, öffentliche Berichterstattung und die Schaffung einer Website zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit durch die Beklagte im Jahr 2015 der Abgasskandal allgemein bekannt gewesen sei und deshalb auch der Klagepartei nicht verborgen geblieben sein könne. Dieser Sachvortrag lässt jedoch jeden individuellen Bezug zur Klagepartei vermissen. Insbesondere hat die Beklagte nicht vorgetragen, dass die Fahrzeugidentifikationsnummer des klägerischen Fahrzeugs im Jahr 2015 in die Suchmaske der zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit vom Abgasskandal geschalteten Website eingetragen und eine Abfrage gestartet worden sei. Nicht einmal allgemein trägt die Beklagte vor, wie viel Prozent der betroffenen Fahrzeugidentifikationsnummern im Jahr 2015 überhaupt tatsächlich bereits auf der Homepage überprüft wurden, wie stark die Homepage also zu diesem frühen Zeitpunkt des Skandals von den getäuschten Fahrzeugeigentümern angenommen wurde. Eine andere Erkenntnismöglichkeit der Klagepartei von der individuellen Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs im Jahr 2015 trägt die Beklagte auch nicht vor. Ihre Behauptung, die Klagepartei habe Kenntnis von der im streitgegenständlichen

Fahrzeug verbauten Umschaltlogik gehabt, dürfte bereits vor diesem Hintergrund als Äußerung „ins Blaue hinein“ unbeachtlich sein.

45
Jedenfalls ist das Gericht aber aufgrund der informatorischen Anhörung der Klägerin zu der Überzeugung gelangt, dass diese im Jahr 2015 keine positive Kenntnis davon hatte, dass das streitgegenständliche Fahrzeug vom Abgasskandal betroffen ist.

46
Die Klägerin hat - für das Gericht nachvollziehbar und überzeugend - dargestellt, dass sie erst durch ein Schreiben Anfang 2017, mit dem sie zum Aufspielen eines Updates aufgefordert wurde, mitbekommen habe, dass mit dem Motor ihres Fahrzeugs etwas nicht stimme. Zuvor habe sie vom Abgasskandal nichts mitbekommen, zumal sie 2015/2016 krank gewesen sei und sich einer Krankenhausbehandlung habe unterziehen müssen, so dass sie zu diesem Zeitpunkt andere Sorgen gehabt habe. Die Website, auf der unter Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer erfragt werden konnte, ob das Fahrzeug betroffen ist, habe sie nicht gekannt.

47
Das Gericht sieht keinen Anlass, am grundsätzlichen Wahrheitsgehalt dieser Aussage in Bezug auf die Kenntniserlangung erst nach dem Jahr 2015 zu zweifeln. Es handelt sich nicht um Vorfälle, die so gravierend sind, dass sie sich auf den Monat genau im Gedächtnis verankern, zumal die Ereignisse in jedem Fall schon einige Jahre zurückliegen. Im Jahr 2015 jedenfalls hat die Klägerin nach eigener Aussage weder die Homepage der Beklagten noch jene des Kraftfahrtbundesamtes aufgerufen, um die Betroffenheit ihres Fahrzeugs zu überprüfen. Das Gericht hält diese Darstellungen für plausibel. Das Gericht hält es für nachvollziehbar, dass ein Fahrzeugeigentümer zwischen dem 22. September 2015 und dem 31. Dezember 2015, also innerhalb eines Zeitraums von gerade einmal 106 Tagen zum Jahresende hin, nicht so genau der allgemeinen Medienberichterstattung folgt, dass er auf das Thema Abgasskandal im Allgemeinen aufmerksam wird, erfährt, dass hiervon auch sein Fahrzeughersteller betroffen ist, erfährt, dass der in seinem Fahrzeug verbaute Motor betroffen sein könnte, weiter von der Abfragemöglichkeit auf der Website der Beklagten erfährt und diese schließlich dann auch nutzt. Die Presseberichterstattung ist vielmehr voll von Skandalthemen wie beispielsweise Bad Banks, Umweltverschmutzung oder Lebensmittelskandalen, die oft negative Auswirkungen für den Einzelnen haben, aber meist zumindest nicht sofort dazu führen, dass der einzelne Verbraucher beginnt und auch nicht beginnen muss, sich über seine individuelle Betroffenheit aktiv zu informieren.

48
b) Selbst eine Kenntnis der Klagepartei von der Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs unterstellt, wäre ihr bis zum 31.12.2015 keine hinreichend erfolgversprechende Klage gegen die Beklagte möglich und zumutbar gewesen.

49
Für eine solche Klage wäre nicht nur die Kenntnis vom Abgasskandal als solchem und davon, dass die unzulässige Abschaltvorrichtung in das streitgegenständliche Fahrzeug verbaut wurde, erforderlich, sondern weiter, dass Mitarbeiter des Herstellers die Software absichtlich entsprechend programmiert haben, dies dem Hersteller zuzurechnen ist und Zweck dieser Software eine Kostensenkung zulasten eines erhöhten Schadstoffausstoßes war, so dass auf eine Sittenwidrigkeit geschlossen werden kann.

50
Dass die Klagepartei hiervon Kenntnis noch im Jahr 2015 erlangt hat, wird von der Beklagten bereits nicht substantiiert vorgetragen. Auch der Verweis auf die Mitteilungen der Fahrzeughersteller und Händler und die Presseberichterstattung im Jahr 2015 vermag hieran nichts zu ändern. Die Presseberichterstattung begann am 22.09.2015 mit der Ad hoc-Mitteilung von VW. Am 02.10.2015 folgte die Mitteilung der Beklagten. Ab dem 02.10.2015 war auch die Website zur Ermittlung der individuellen Betroffenheit mittels der Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer freigeschalten. Die weitere Berichterstattung kreiste zunächst um die Frage, wie viele Fahrzeuge und welche Modelle betroffen sind. Desweiteren stand die Möglichkeit zur Umrüstung der betroffenen Fahrzeuge im Mittelpunkt. Mitte Oktober stand fest, dass es ab Januar 2016 einen Rückruf durch das KBA geben wird. Erst am 25.11.2015 teilte VW mit, dass sie das Update dem KBA vorgestellt habe und das KBA die Maßnahmen nach intensiver Begutachtung bestätigt habe. Des Weiteren informierte VW über die Art und Weise der Beseitigung der Umschaltlogik. Über die

Kenntnis von Entscheidungsträger der betroffenen Fahrzeughersteller wurde im Jahr 2015 lediglich spekuliert. Auch die Frage, ob die Abschaltvorrichtung absichtlich installiert wurde und ob dieses Verhalten den Fahrzeugherstellern zurechenbar ist, wurde in der Berichterstattung wenn überhaupt, nur ganz am Rand gestreift. Hierüber und über die Beweggründe der Fahrzeughersteller, die auf ein sittenwidriges Verhalten schließen lassen, wurde erst nach 2015 durch investigative Berichterstattung und die strafrechtlichen Ermittlungen nach und nach mehr bekannt.

51
Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass der Klagepartei dies alles bereits im Jahr 2015 bekannt war. Eine „Erfolg versprechende, wenn auch nicht risikolose“ Klageerhebung war der Klagepartei daher bis zum 31.12.2015 nicht möglich, so dass ihr eine Beschreitung des Klagewegs bereits im Jahr 2015 nicht zumutbar war.

52
Tatsächlich wurden sämtliche auf den Abgasskandal gestützte Klagen zunächst abgewiesen, weswegen auch die Rechtschutzversicherer für ein entsprechendes Vorgehen keine Deckung zusagten.

53
2. Die Klagepartei musste von den anspruchsbegründenden Umständen auch im Jahr 2015 noch nicht ohne grobe Fahrlässigkeit Kenntnis erlangen.

54
Grob fahrlässige Unkenntnis liegt vor, wenn die oben genannten Umstände dem Gläubiger nur deshalb nicht bekannt sind, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt und auch ganz nahe liegende Überlegungen nicht angestellt hat oder das nicht beachtet hat, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen, wie etwa dann, wenn sich dem Gläubiger die den Anspruch begründenden Umstände förmlich aufgedrängt haben und er leicht zugängliche Informationsquellen nicht genutzt hat (BGH, Urteil vom 15.3.2016 - XI ZR 122/14, NJW-RR 2016, 1187). Der Gläubiger ist zwar nicht gehalten, umfängliche Nachforschungen über die anspruchsbegründenden Tatsachen und die Person seines Schuldners anzustellen, aber es besteht die Obliegenheit, sich zumindest über diejenigen Umstände zu informieren, bei denen dies mühelos und ohne erheblichen Kostenaufwand möglich ist, so dass das Unterlassen von Ermittlungen geradezu unverständlich erscheint. Dabei sind jedoch die konkreten Umstände des Einzelfalls zu beachten: Im Vertragsrecht können von einem Vertragspartner regelmäßig weitergehende Nachforschungen erwartet werden als von dem Geschädigten im Deliktsrecht, auch ist die Nachforschungsobliegenheit eines Unternehmers weitergehender als jene eines Verbrauchers. Eine generelle Obliegenheit des Gläubigers, Presseveröffentlichungen zu verfolgen, besteht dabei nicht (MüKoBGB/Grothe, 8. Aufl. 2018, BGB § 199 Rn. 31 m.w.N.).

55
Vorliegend hätte die Klagepartei also, um noch im Jahr 2015 eine schlüssige Klage erheben zu können, zwischen dem 22. September 2015 und dem 31. Dezember 2015 die Presseberichterstattung so umfassend verfolgen müssen, dass sie zumindest die folgenden Punkte erfahren hätte: 1. Es gibt einen Abgasskandal. 2. Der streitgegenständliche Fahrzeughersteller ist betroffen. 3. Der streitgegenständliche Motortyp ist betroffen. 4. Die individuelle Betroffenheit kann (ausschließlich) über eine Homepage des Herstellers abgeprüft werden. 5. Laut Hersteller ist das streitgegenständliche Fahrzeug betroffen. 6. Mitarbeiter des Herstellers haben die Software absichtlich programmiert. 7. Dies ist dem Hersteller zuzurechnen. 8. Zweck der Software war eine Kostensenkung zulasten eines erhöhten Schadstoffausstoßes (sittenwidriges Gepräge).

56
Dazu, dass auch die zuletzt genannten Punkte durch sorgfältiges Verfolgen der Presseberichterstattung bereits im Jahr 2015 für die Klagepartei erkennbar gewesen wären, hat die Beklagte schon nicht hinreichend substanziiert vorgetragen. Während mit Blick auf die Zurechnung nach § 31 analog mittlerweile eine Vielzahl von Anknüpfungstatsachen durch Parallelverfahren bekannt ist, war dies im Jahr 2015 noch nicht so, so dass damals für eine schlüssige Klage ein weitergehender Sachvortrag zu fordern war, als dies heute der Fall ist. Dies wäre allenfalls durch Kombination verschiedenster Pressequellen im Jahr 2015 möglich gewesen. Ein derart sorgfältiges Verfolgen der Presseberichterstattung stellte aber jedenfalls keine Obliegenheit der Klagepartei dar. Die Klagepartei ist Verbraucher, die Beklagte vorsätzlich handelnder deliktischer Schädiger. Einem Verbraucher ist schlicht nicht zuzumuten, Skandale eines jeden Herstellers

zu verfolgen, dessen Produkte er jemals erworben hat. Auch muss ein Verbraucher allein aufgrund des öffentlich bekannten Bestehens eines solchen Skandals noch nicht davon ausgehen, dass ihn der Hersteller absichtlich geschädigt hat, folglich muss er die Berichterstattung auch nicht mit Blick hierauf gezielt verfolgen.

57
Diese Situation ist auch nicht vergleichbar mit Fällen, in denen das Fahrzeug erst in den Jahren nach dem Bekanntwerden des Abgasskandals erworben wurde, da man sich beim Neuerwerb eines Pkws üblicherweise deutlich umfassender informiert, als bei Skandalen zu Herstellern, deren Produkt man bereits erworben hat.

IV.

58
Der klägerische Anspruch ist nach fruchtloser Mahnung gemäß § 286, 288 BGB zu verzinsen.

V.

59
Der Antrag zu 2) ist zulässig, das Feststellungsinteresse ergibt sich aus § 756 Abs. 1 ZPO. Die materiellen Voraussetzungen des Annahmeverzugs nach §§ 293 ff. BGB liegen vor.

VI.

60
Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten sind nach § 249 BGB in der tenorierten Höhe aus dem zuzusprechenden Klageantrag zu 1) nebst Verzugszinsen zu ersetzen.

B.

61
Im Übrigen ist die Klage abzuweisen.

I.

62
Bezüglich des Klageantrags zu 1) war Nutzungsersatz anzusetzen und in Abzug zu bringen (siehe hierzu oben). Diesen hat die Klagepartei jedoch im Termin auf 0 beziffert, weshalb die Klage in Höhe des Nutzungsersatzes abzuweisen war.

II.

63
Zinsen nach § 849 BGB ab Kaufvertragsschluss bzw. Bezahlung des Kaufpreises schuldet die Beklagte nicht.

64
§ 849 BGB ist bereits dem Wortlaut nach nicht anwendbar. Die Beklagte hat weder eine Sache der Klagepartei entzogen noch beschädigt. Der Kaufpreis ging vielmehr an den Verkäufer. Außerdem ist § 849 BGB zwar über den bloßen Wortlaut hinaus auch auf die Entziehung von Geldmitteln anzuwenden (BGH, Versäumnisurteil vom 26. 11. 2007 - II ZR 167/06, NJW 2008, 1084), allerdings ist der Anwendungsbereich auf die Überlassung von Geldern ohne gleichzeitig nutzbare Gegenleistung zu beschränken. Der Zinsanspruch nach § 849 BGB soll nämlich mit einem pauschalierten Mindestbetrag den Verlust der Nutzbarkeit einer Sache ausgleichen, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann. Dies ist aber dann nicht der Fall, wenn der Geschädigte eine nutzbare Gegenleistung erhalten hat, auch wenn diese später im Rahmen eines Schadensersatzanspruches an den Schädiger übereignet wird. Denn durch einen Fahrzeugkauf, den die Klagepartei in jedem Fall beabsichtigte und nach dem sie das Fahrzeug auch nutzte, hätte sie auch ohne die Täuschung der Beklagten den Kaufpreis nicht gewinnbringend anlegen können. Ein allgemeiner Rechtsgedanke dahingehend, dass Schadensersatzansprüche ab dem Zeitpunkt der Entstehung zu verzinsen seien, ist dem deutschen Recht fremd (Wagner, in: MüKo, § 849 Rn. 4).

III.

65
Bezüglich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten war die Klage abzuweisen, soweit mehr als 1,3 Geschäftsgebühren geltend gemacht wurden.

66
Da es sich vorliegend um ein Massenverfahren handelt, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervertreter gleichzeitig für eine Vielzahl von Verfahren anfällt, und es sich bei den eingereichten Schriftsätzen ausschließlich um Textbausteine handelt, ist ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr (Nr. 2300 Anlage 1 VV RVG) nicht gerechtfertigt. Die Sach- und Rechtslage ist weder umfangreich noch schwierig i.S.d. Nr. 2300 Anlage 1 VV RVG.

C.

67
Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

68
Hierbei wurde von einem um den Betrag der geltend gemachten Deliktszinsen für den Zeitraum 14.04.2011 bis 10.01.2019 (10.688,39 €) erhöhten (fiktiven) Streitwert von 45.188,41 € ausgegangen.

69
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 709 ZPO und §§ 708, 711 ZPO.

D.

70
Der Streitwert bemisst sich allein nach der Höhe des Leistungsantrags zu 1), wie er in der Klageschrift zum Ausdruck kommt. Mangels Angabe zur Höhe eines abzuziehenden Nutzungsersatzes verbleibt es bei der Höhe des Kaufpreises.