LG Augsburg, Endurteil v. 01.07.2022 – 92 O 6/22

Titel:

Haftung von Audi für den dort entwickelten und hergestellten 3,0-Liter-Motor (hier: A6 Avant 3.0 TDI quattro)

Normenketten:

BGB § 31, § 826
VO (EG) Nr. 715/2007 Art. 5 Abs. 2
ZPO § 138 Abs. 3, § 287

Leitsätze:

1. Vgl. zu 3,0 Liter-Motoren von Audi mit unterschiedlichen Ergebnissen auch: BGH BeckRS 2021, 37683; BeckRS 2021, 41003; OLG Koblenz BeckRS 2020, 34715; OLG Karlsruhe BeckRS 2022, 5590; LG Memmingen BeckRS 2022, 26799 sowie OLG Brandenburg BeckRS 2021, 52227 (mit weiteren Nachweisen in Ls. 1). (redaktioneller Leitsatz)
2. Dem Käufer steht gegen die Herstellerin ein Schadensersatzanspruch nach § 826, § 31 BGB zu, wenn das Fahrzeug mit einer mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet ist, die eine Fahrzykluserkennung beinhaltet welche zuverlässig erkennt, wenn das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt und daraufhin einen speziellen Abgasrückführungsmodus aktiviert, der zu niedrigeren NOx-Emissionen im Vergleich zum realen Fahrbetrieb führt. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)
3. Eine Aufheizstrategie stellt eine unzulässige Abschalteinrichtung dar, wenn eine Vielzahl von Initialisierungsparametern so gewählt und kombiniert wird, dass diese Strategie nahezu ausschließlich im NEFZ wirkt, während diese schon bei kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen abgeschaltet wird. (Rn. 32) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, Audi AG, 3.0 l V6 Dieselmotor, Schadensersatz, unzulässige Abschalteinrichtung, Thermofenster, Restreichweite, AdBlue, Fahrzykluserkennung, Aufheizstrategie

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 25.016,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 03.03.2022 Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung ces Fahrzeuges Audi, Typ A6 Avant 3.0 TDI quattro, mit der Fahrgestellnummer … zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits hat die Klägerin 29 Prozent und die Beklagte 71 Prozent zu tragen.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch die Beklagte durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 35.087,38 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aufgrund behaupteter Abgasmanipulation.

2
Am 09.02.2015 (Rechnungsdatum: 17.02.2015) kaufte der zwischenzeitlich verstorbene Ehemann der Klägerin bei einem Dritten …) das Gebrauchtfahrzeug Audi, Typ A6 Avant 3.0 TDI quattro, Fahrgestellnummer: …, zum Kaufpreis von 60.090,00 Euro brutto (Anlage K 1a). Im Zeitpunkt der

Fahrzeugübergabe wies das streitgegenständliche Fahrzeug eine Laufleistung von 1.750 km auf (Anlage K 1a). Im Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht, am 25.05.2022, betrug der Kilometerstand 146.652 km (Anlage K 13a).

3
Die Klägerin ist Alleinerbin ihres am ... 07.2021 verstorbenen Ehemanns (Anlage K 1b).

4
Im Fahrzeug ist ein 3,0 Liter V6 TDI-Motor verbaut. Laut Herstellerangaben erfüllt das Fahrzeug die Schadstoffklasse Euro 6.

5
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über ein sog. Thermofenster.

6
Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt ein verbindlich angeordneter Rückruf des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) vor. Das KBA hat für das streitgegenständliche Fahrzeug verbindlich die Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware angeordnet. In dem dieser Anordnung zugrundeliegenden Bescheid vertritt das KBA die Auffassung, im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp komme eine unzulässige Abschalteinrichtung zum Einsatz.

7
Mit Bestätigung vom 12.11.2018 gab das KBA ein Software-Update für die Fahrzeuge des Typs Audi A6 Avant 3.0 TDI frei. In der Freigabebestätigung bestätigte das KBA, dass die angeordnete Maßnahme nicht zu negativen Auswirkungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO2-Emissionswerte, Motorleistung, maximales Drehmoment, Geräuschemissionen und Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führe. Zudem bestätigte das KBA, dass nach Durchführung der angeordneten Maßnahme alle geltenden Grenzwerte bzgl. der Schadstoffemissionen sowie die sonstigen Anforderungen eingehalten würden.

8
Die Klagepartei ließ das Update am 07.01.2019 kostenfrei durchführen.

Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend:

9
Der Zwangsrückruf des KBA bestätige, dass die Beklagte eine illegale Abschalteinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaut habe.

10
Die Manipulation des SCR-Katalysators mit Restreichweitenerkennung stelle eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Mit der Strategie A enthalte das Motorsteuergerät eine Abschalteinrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen werde eine Aufheizstrategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Werde die Aufheizstrategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtere sich das Stickoxidemissionsverhalten.

11
Auch das sog. Thermofenster stelle eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Dieses sei allein dazu implementiert, um sicherzustellen, dass die Abgasreinigung sicher (fast ausschließlich) unter den Prüfbedingungen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) funktioniere, so dass nur dort alle Grenzwerte eingehalten würden.

12
Es liege ein weiterer Rückrufbescheid des KBA für das streitgegenständliche Fahrzeug vor (Anlage K9). Dieser beziehe sich auf Fahrzeuge des Typs 4G, zu dem das streitgegenständliche Fahrzeug gehöre.

13
Die Vorstände der Beklagten hätten Kenntnis von der Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung gehabt. Die arglistige Täuschung der Verbraucher habe nur durch die höchsten Ebenen des Unternehmens veranlasse werden können.

14

Der Klägerin drohe die Stilllegung des Fahrzeugs mit der Folge, dass sie dieses nicht mehr auf öffentlichen Straßen und Wegen bewegen dürfe. Dieser Mangel lasse sich auch nicht durch ein Softwareupdate beheben. Ferner bestehe das Risiko, dass dem streitgegenständlichen Fahrzeug die Allgemeine Betriebserlaubnis entzogen werde.

15
Für die Klagepartei sei gerade die Werbung mit der besonderen Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugtyps ein besonders schlagendes Kaufargument gewesen. Hätte sie gewusst, dass in das Fahrzeug eine verbotene Abschalteinrichtung verbaut ist, hätte sie das Fahrzeug nicht erworben.

16
Die Klagepartei ist der Ansicht, dass ihr ein Schadensersatzanspruch gemäß § 311 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 3 BGB, § 826 BGB, § 823 Abs. 2 in Verbindung mit § 263 StGB, § 823 Abs. 2 in Verbindung mit § 27 EG-FGV und gemäß § 831 BGB zustehe.

17
Die Klägerin beantragt zuletzt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 60.090,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 25.002,62 Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges Audi, Typ A6 Avant 3.0 TDI quattro, mit der Fahrgestellnummer … zu zahlen.

18
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte macht im Wesentlichen geltend:

19
Im streitgegenständlichen Fahrzeug komme keine unzulässige Abschalteinrichtung in Form einer prüfstandsabhängigen Strategie des Motorsteuergeräts zum Einsatz. Die seitens des KBA beanstandete Funktion funktioniere sowohl auf dem Prüfstand als auch im realen Fahrbetrieb gleichermaßen.

20
Das Fahrzeug gehöre nicht zur Gruppe der sog EU6-Vorerfüller-Fahrzeuge, für die verpflichtende Rückrufe des KBA im Hinblick auf deren Emissionsverhalten vorlägen. Insbesondere verfüge das Fahrzeug nicht über die bei anderen Fahrzeugen eingesetzten Einrichtungen, die als Strategien A bis D bezeichnet würden.

21
Der von KBA beanstandete Bestandteil de: Software des streitgegenständlichen Fahrzeugs verändere lediglich in besonderen, nur ausnahmsweise eintretenden Fahrsituationen die Arbeitsweise des emissionsreduzierenden SCR-Katalysators. Dementsprechend betreffe das für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs angebotene Software-Update ausschließlich die Arbeitsweise des SCR-Katalysators, wenn der Harnstoff (AdBlue) nur noch für eine voraussichtliche Restreichweite von 2.400 km ausreiche. Vor dem von der Beklagten angebotenen Update sei der Betrieb des SCR-Katalysators so eingestellt gewesen, dass os bei aktiver Restreichweiten-Warnung in seltenen und außergewöhnlichen Fahrweisen zu einer Herabsetzung des Wirkungsgrads der AdBlue-Einspritzung in den SCR-Katalysator habe kommen können. Das Vorhandensein dieser Funktionsweise begründe nicht den Vorwurf eines sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten, da es sich nicht um eine prüfstandsabhängige Strategie handele. Durch das Software-Update werde die Funktion deaktiviert.

22
Das KBA habe mohrfach bestätigt, dass der Rückruf für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp nicht im Zusammenhang mit einer auf den Prüfstand bezogenen Emissionsstrategie stehe.

23
Bei dem Thermofenster handele es sich nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007, da es dem Bauteileschutz diene.

24

Das Gericht ha: mit Zustimmung der Parteien durch Beschluss vom 16.05.2022 den Übergang in das schriftliche Verfahren bestimmt, wobei als Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht, der 25.05.2022 bestimmt worden ist.

25
Zur Ergänzung des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie den Beschluss vom 16.05.2022 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

26
Die Klage ist zulässig und begründet.

A. Zulässigkeit

27
Das Landgericht Augsburg ist für die Entscheidung des Rechtsstreits sachlich und örtlich zuständig, §§ 23, 71 Abs. 1 GVG, §§ 1, 32 ZPO.

B. Begründetheit

I. Anspruch aus §§ 826, 31, 249 ff. BGB

28
Der Klägerin steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31, 249 ff. BGB in Höhe von EUR 25.016,00 Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs an die Beklagte zu.

29
1. Die haftungsbegründende Schädigungshandlung ist vorliegend das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit einem Motor, der mit einer Motorsteuerungssoftware ausgestattet ist, die eine Fahrzykluserkennung beinhaltet. Die Software erkennt zuverlässig, wenn das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt und aktiviert daraufhin einen speziellen Abgasrückführungsmodus, der zu niedrigeren NOx-Emissionen im Vergleich zum realen Fahrbetrieb führt.

30
Mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs brachte die Beklagte gegenüber ihren potentiellen Kunden zum Ausdruck, dass für das entsprechende Fahrzeug die erforderlichen Genehmigungen und Zulassungen zu Recht erteilt wurden. Der Kunde geht aufgrund des Inverkehrbringens des Fahrzeugs davon aus, dass dieses die technischen und rechtlichen Voraussetzungen der Zulassung erfüllt und dass der Hersteller die für den Fahrzeugtyp erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nicht durch eine Täuschung erwirkt hat (OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018 - 27 U 10/18).

31
Die Klägerin beruft sich insbesondere auf die Feststellungen des KBA zu den von der Beklagten verwendeten Strategien. Diesem substantiierten Sachvortrag der Klagepartei ist die Beklagte letztlich nicht entgegengetreten.

32
Nach dem KBA (Anlage K3) wird im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp mit der sog. Strategie A eine Strategie zur Erhöhung der Abgasrückführung nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nummer 715/2007 genutzt. Zum Starten der Strategie wird eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verbunden sind. D.h. alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Mit Nutzung der Strategie wird der Emissionswert für Stickoxide eingehalten. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der Strategie. Dadurch wird die Wirksamkeit der Abgasrückführung verringert und die Stickoxidwerte erhöhen sich.

33

Eine Motorsteuerungssoftware, die in der beschriebenen Weise konfiguriert ist, stellt laut KBA eine unzulässige Abschalteinrichtung dar. Denn die Aufwärmstrategie zielt nach den Feststellungen des KBA darauf ab, das Emissionsverhalten der Fahrzeuge (nahezu) ausschließlich im Prüfstandbetrieb zu verbessern, um die ohne die Abschalteinrichtung zu erwartende Überschreitung des NOx-Grenzwerts von 80 mg/km bei der Abgasprüfung sicher zu vermeiden. Der Einbau einer solchen Abschalteinrichtung sei - so das KBA - von keinem der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a)-c) VO (EG) Nr. 715/2007 aufgeführten Ausnahmetatbestände gedeckt und insbesondere nicht notwendig, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

34
Das Gericht teilt die rechtliche Würdigung des KBA, da nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig ist. Bei der Modellreihe, der das streitgegenständliche Fahrzeug angehört, führt jedenfalls die Strategie A im realen Verkehr zu einer Verschlechterung des Stickstoffemissionsverhaltens, die zulässigen Grenzwerte werden überschritten. Aus diesem Grund bestand die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Zulassungsbehörde bzw. eines Widerrufs der Typengenehmigung.

35
2. Vorliegend war der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs - jedenfalls beim Inverkehrbringen sowie beim Erwerb durch den Ehemann der Klägerin - mit einer unzulässigen Software versehen.

36
Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nicht nur die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter oder eine nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses (BGH, Urteil vom 19.07.2004 - II ZR 402/02). Der Schaden kann auch in der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit bestehen, selbst wenn dieser eine Forderung auf eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 826 Rn. 44 m.w.N.).

37
Ein Schaden besteht vorliegend im Erwerb des Fahrzeugs, da dieses hinter den Vorstellungen des Ehemanns der Klagepartei von der allgemein ordnungsgemäßen Ausrüstung des zu erwerbenden Pkws zurückblieb und sich dieses Zurückbleiben bereits infolge der damit zunächst verbundenen Unsicherheiten für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung nachteilig auf den Vermögenswert des Pkws auswirkte (OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 - 18 U 70/18). Bereits der sittenwidrig herbeigeführte Abschluss des Kaufvertrags begründet im Hinblick auf die mit der Erforderlichkeit der Geltendmachung von Mängeirechten verbundene Vermögensgefährdung einen Schaden (OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018 - 27 U 10/18).

38
Der Schaden der Klagepartei ist kausal auf die Täuschung durch die Beklagte zurückzuführen. Es erscheint zwar naheliegend, dass ein derart leistungsstarkes Fahrzeug wie das streitgegenständliche nicht vorrangig wegen seiner Sparsamkeit aus Umweltschutzgründen gekauft wird. Letzteres ist aber auch nicht erforderlich, um einen kausalen Zusammenhang zwischen der sittenwidrigen Schädigungshandlung und dem Abschluss des Kaufvertrags herzustellen. Die Motorleistung steht der Annahme, dass es der Klagepartei auf die Einhaltung der gesetzlichen Normen ankam, nicht entgegen. Bei Wissen hinsichtlich der unzulässigen Software hätte der Ehemann der Klägerin das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Auf konkretes Wissen beim Abschluss des Kaufvertrags kommt es hierbei nicht an. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses hat der vernünftige Durchschnittskäufer zumindest sachgedankliches Mitbewusstsein, dass die vom Hersteller im Datenblatt angegebenen Werte der Realität entsprechen bzw. nicht derart davon - aufgrund von Softwaremanipulation - abweichen.

39
Der von der Beklagten im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Motor verfügte im Zeitpunkt des Inverkehrbringens und im Zeitpunkt des Erwerbs durch den Ehemann der Klägerin über eine Motorsteuerungssoftware, die zwecks Täuschung des KBA im Typgenehmigungsverfahren bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 nahezu ausschließlich auf dem

Prüfstand sicher eingehalten wurden. Das diesbezügliche Verhalten der Beklagten stellt sich als objektiv sittenwidrig dar. Bei Kenntnis hiervor hätte ein potentieller Käufer unter Berücksichtigung der ex ante nicht abzuschätzenden Gefahr, Probleme in Bezug auf die Zulassung des Motors/Fahrzeugs zu bekommen, vom Vertragsabschluss Abstand genommen.

40
Da der Schadensersatzanspruch bereits mit Erwerb des Fahrzeugs entstanden und auf die Rückabwicklung des Kaufs gerichtet ist, kann ein späteres Softwareupdete keine Erfüllung des Schadensersatzanspruchs mehr darstellen (OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019 - 18 U 70/18). Die Beklagte kann daher nicht damit gehört werden, dass durch die Umrüstung, die zwischenzeitlich vom KBA freigegeben wurde, die Grenzwerte eingehalten werden können.

41
3. Das schädigende Verhalten ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu beurteilen, da die Beklagte eine Sache, von deren Mangelhaftigkeit sie wusste bzw. deren Mangelhaftigkeit sie jedenfalls zumindest ernsthaft für möglich hielt und billigend in Kauf nahm, in der Vorstellung in den Verkehr gebracht hat, dass die betreffende Sache von dem Händler erworben und in unverändert mangelhaftem Zustand an einen ahnungslosen Kunden weiterveräußert wird, der in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nehmen würde.

42
Objektiv sittenwidrig ist nach ständiger Rechtsprechung eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch eine 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 (vgl. BGH, Urteil vom 20.11.2012 - VI ZR 268/11).

43
Dass das Verhalten gegen vertragliche Pflichten oder das Gesetz verstößt, unbillig erscheint oder einen Schaden hervorruft, genügt nicht. Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die nach den Maßstäben der allgemeinen Gesellschaftsmoral und des als anständig Geltenden zu beurteilen ist.

44
Vorliegend hat die Beklagte bewusst geltende Abgaswerte außer Acht gelassen und zur Erlangung der Genehmigung sowohl Aufsichts- und Zulassungsbehörden als auch Verbraucher bezüglich der NOx-Emissionen hinters Licht geführt. Hierbei mussten Umweltschutz, Vebraucherschutz und geltendes Recht hinter dem Gewinnstreben der Beklagten bzw. der mangelnden Fähigkeit in Bezug auf die Genehmigungsvoraussetzungen, taugliche Motoren zu entwickeln, zurückstehen. Hierdurch hat die Beklagte mitverursacht, dass in Großstädten Grenzwerte für NOx erheblich überschritten werden und daher bereits zum einen Gesundheitsrisiken für die Anwohner bestehen und zum anderen Fahrverbote erlassen wurden.

45
Es gilt der Grundsatz, dass eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses regelmäßig bereits den Vorwurf der Sittenwidrigkeit begründet (BGH, Urteil vom 28.06.2016 - I ZR 536/15). Eine solche bewusste Täuschung liegt hier vor, da der Einbau einer verbotenen Abschalteinrichtung denknotwendig nur bewusst und in Täuschungsabsicht geschehen konnte.

46
Unter Berücksichtigung all dieser Umstände ist im Ergebnis daher von einem bewussten und objektiv sittenwidrigen Handeln der Beklagten auszugehen.

47
4. Die Beklagte kannte die Umstände, die ihr Verhalten sittenwidrig erscheinen lassen, und handelte vorsätzlich, wobei sie sich die Kenntnisse und Handlungen ihrer Mitarbeiter entsprechend § 31 BGB zurechnen lassen muss. Ein bedingter Schädigungsvorsatz ist im Rahmen des § 826 BGB ausreichend und steht für das Gericht vorliegend außer Zweifel.

48

Die Beklagte wusste, dass die angewendeten Strategien zu einem zulassungswidrigen Zustand des Fahrzeugs führen und der Kundo letztlich einen Schaden erleiden würde, da er ein Fahrzeug erhält, das nicht der Zulassung entspricht. Dabei nahm sie jedenfalls billigend in Kauf, dass der Erwerber eines derartigen Fahrzeugs im Falle der Entdeckung dieser Situation mit Einschränkungen durch die Zulassungsstellen bis hin zur Stilllegung belastet werden würde. Für die Beklagte war erkennbar, dass bei Bekanntwerden die Zulassungsbehörden nicht hinnehmen würden, dass es im Echtbetrieb im normalen Straßenverkehr zu einem deutlich höheren Stickoxidausstoß kommt, und daher zu Sanktionen bis hin zur Stilllegung greifen würden. Es war vom Vorstellungsvermögen der Beklagten umfasst, dass bei Kenntnis der wahren Sachlage ein potentieller Erwerber ein davon betroffenes Fahrzeug nicht hätte erwerben wollen. Die Beklagte hatte hier jedoch ihr eigenes Gewinnstreben im Blick. Die Mitarbeiter der Beklagten mussten damit rechnen, dass die so ausgerüsteten Fahrzeuge weiterveräußert werden würden.

49
Das deliktische Handeln ihrer Mitarbeiter bzw. des Vorstandes ist der Beklagten entsprechend § 31 BGB zuzurechnen. Dass der Vorstand der Beklagten nicht nur umfassende Kenntnis vom Einsatz der manipulierten Software hatte, sondern auch die Herstellung und Inverkehrgabe der mangelhaften Motoren in der Vorstellung veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis weiterveräußert werden würden, ist gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen. Der entsprechende klägerische Vortrag wurde nicht hinreichend substantiiert bestritten.

50
Zwar trägt nach allgemeinen Grundsätzen derjenige die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen und damit auch für den zumindest bedingten Vorsatz des Schädigers, der einen Anspruch aus § 826 BGB geltend macht (vgl. BGH, Urteil vom 22.02.2019 - V ZR 244/17; BGH Urteil vom 18.01.2010 - I ZR 150/15). Den Prozossgegner der primär darlegungsbelasteten Partei trifft aber eine sekundäre Darlegungslast, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kenn: und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dem Bestreitenden obliegt es im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, Nachforschungen zu unternehmen, wenn ihm dies zumutbar ist (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

51
Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Die Klägerin durfte aufgrund gegebener tatsächlicher Anhaltspunkte in prozessual zulässiger Weise vortragen, dass insbesondere der Vorstand der Beklagten über den Einbau der gesetzwidrigen Motorsteuerungssoftware Bescheid gewusst und eine Schädigung der späteren Erwerber billigend in Kauf genommen habe. Hierfür spricht nicht nur der Umstand, dass es sich bei der Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung um eine grundlegende Strategieentscheidung handelte, die mit erheblichen Risiken für den gesamten Konzern und mit persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidenden Personen verbunden war, sondern auch die Bedeutung gesetzlicher Grenzwerte und der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ihrer Einhaltung für die Geschäftstätigkeit der Beklagten. Die Klagepartei hat keinerlei Möglichkeit, Einblicke in die internen Vorgänge der Beklagten zu nehmen. Einziger Anhaltspunkt sind Rückschlüsse sowie die Berichterstattung in den Medien. Die Klagepartei hat mithin keine Möglichkeit, der primären Darlegungslast nachzukommen. Demnach genügen die Behauptungen der Klagepartei zu den oben genannten Geschehensabläufen.

52
Die Beklagte hingegen kennt sämtliche Abläufe in ihrem Unternehmen und kann Auskunft geben, wie es zur Entwicklung und zum Einsatz der Manipulationssoftware kam. Dennoch legt sie nicht konkret dar, dass bzw. welche einzelnen Mitarbeiter unter Ausschluss des Vorstandes die mangelhafte Software pflichtwidrig beauftragen, bezahlen und verwenden ließen. Ihrer bestehenden sekundären Darlegungslast kam die Beklagte vorliegend nicht nach.

53
5. Demnach steht der Klagepartei als Rechtsnachfolgerin ihres zwischenzeitlich verstorbenen Ehemanns gemäß § 1922 Abs. 1 BGB ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB zu. Der Inhalt der Schadensersatzpflicht bestimmt sich nach §§ 249 ff. BGB.

54

Die Klägerin ist im Wege der Naturalrestitution so zu stellen, als wäre der Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht geschlossen worden. Die Beklagte hat der Klägerin daher den Kaufpreis Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zurückzuerstatten.

55
Allerdings muss sich die Klagepartei auf die Rückzahlung des gezahlten Kaufpreises die gezogenen Nutzungen in Form von Nutzungsentschädigung für die gefahrenen Kilometer anrechnen lassen. Die zeitanteilige lineare Wertminderung ist im Vergleich zwischen tatsächlichem Gebrauch und voraussichtlicher Gesamtnutzungsdauer ausgehend vom Bruttokaufpreis im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO zu ermitteln (BGH, Urteil vom 17.05.1995 - VIII ZR 70/94; BGH, Urzteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Dabei ist Anknüpfungspunkt der gezahlte Bruttokaufpreis, der den Nutzungswert des Fahrzeugs verkörpert. Die im Einzelfall unter gewöhnlichen Umständen zu erzielende Gesamtfahrlaufleistung stellt den Gesamtgebrauchswert dar.

56
Das Gericht geht gemäß § 287 ZPO - anders als die Klagapartei - von einer Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 250.000 km aus.

57
Auf dieser Grundlage errechnet sich unter Berücksichtigung des Bruttokaufpreises von EUR 60.090,00 und des Kilometerstands zum Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht in Höhe von 146.652 km, eine Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 35.074,00. Der Schadensersatzanspruch der Klägerin beträgt damit im Ergebnis EUR 25.016,00.

II. Zinsen

58
Gemäß §§ 288 Abs. 1 S. 2, 291 BGB steht der Klägerin gegenüber der Beklagten der im Tenor genannte Zinsanspruch zu.

D. Prozessuale Nebenentscheidungen

59
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO.

60
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 708 Ziff. 11, 709 S. 1, S. 2, 711 ZPO.

E. Streitwert

61
Die Streitwertentscheidung beruht auf § 3 ZPO, § 48 Abs. 1 S. 1 GKG.