

Landgericht Aachen



EB

-7- Landgericht Aachen - [REDACTED]

17.02.2021

Seite 1 von 1

Gansel Rechtsanwälte

[REDACTED]

Aktenzeichen

7 O 274/20

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter

Frau [REDACTED]

Durchwahl

02419425-41358

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,
in dem Rechtsstreit

[REDACTED] gegen
Volkswagen AG

erhalten Sie auf Anordnung des Gerichts die Anlage(n) zur
Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Justizsekretärin

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift

[REDACTED]

Sprechzeiten

montags - freitags 08:15 Uhr bis

12:00 Uhr sowie donnerstags

13:45 Uhr bis 15:00 Uhr

Telefon

024194250

Telefax:

0241942580000 •

Nachbriefkasten:

[REDACTED], 52070

[REDACTED]

Konten der Zahlstelle des

Amtsgerichts Aachen:

Bundesbank IBAN

DE1630000000030001570

Verkehrsanbindung: Erreichbar

zu Fuß von der zentralen

Bushaltestelle Kaiserplatz in ca.

10 Minuten. Parkmöglichkeit:

APAG Parkhaus,

[REDACTED]

zogener Daten in Rechtssachen durch die Justiz in Nordrhein-
latenschutz/rechtssachen.

Beglaubigte Abschrift

7 O 274/20



Verkündet am 19.02.2021

Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Landgericht Aachen

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

der

[REDACTED],

vertreten durch den Geschäftsführer

[REDACTED],

[REDACTED],

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte

Gansel Rechtsanwälte,

Wallstraße 59,

[REDACTED]

[REDACTED],

gegen

die Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, dieser

vertreten durch den

Vorstandsvorsitzenden Herbert Diess, Berliner Ring 2,

38440 Wolfsburg,

B

Prozessbevollmächtigte:

eklagte,

[REDACTED]

[REDACTED],

[REDACTED]

[REDACTED],

hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Aachen

auf die mündliche Verhandlung vom 15.01.2021

durch den Richter Olßon als Einzelrichter

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 44.724,02 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 6. Januar 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenanntem Klageantrag genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
3. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1. bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.822,96 € freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils durch das Urteil zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Klägerin macht gegenüber der Beklagten Ansprüche im Zusammenhang mit dem sogenannten „Abgasskandal“ geltend.

Die Klägerin erwarb ausweislich der Rechnung vom 16.12.2015 von der Fa. Volkswagen Zentrum Aachen Jakobs Automobile GmbH ein am 17.12.2015 ausgeliefertes Fahrzeug der Marke VW, Modell T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion, Herstellercode 23Z7, Motortyp EA288, Abgasnorm Euro 6, FIN: [REDACTED], zu einem Kaufpreis von 65.093 €. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Rechnung vom 16.12.2015 (Bl. 131 f. d.A.) Bezug genommen. Der Kilometerstand des Fahrzeugs betrug bei einer Gesamtlauflistung von 300.000 km bei Kaufvertragsschluss 8 km und am 14.01.2021 91.373 km.

Die Beklagte ist Herstellerin des streitgegenständlichen Kfz sowie des verbauten Motors.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem sog. Thermofenster ausgestattet. Dieses hat zur Folge, dass die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren und ein abweichender Stickoxidausstoß erzielt wird. Zudem ist ein sogenannter SCR-Katalysator in das streitgegenständliche Kfz verbaut, der die Einspritzmengen des AdBlue situationsabhängig steuert.

Die Beklagte rief ab dem Jahr 2016 neben dem verbindlichen Rückruf bezüglich Fahrzeugen des Modells VW T6 weitere Fahrzeuge mit E 288-Motoren im Wege einer freiwilligen Rückrufaktion in die Werkstätten zurück, um ein Software-Update zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes aufzuspielen. Das Kraftfahrtbundesamt (im Folgenden: KBA) ordnete für das streitgegenständliche Fahrzeug zudem am 17.04.2019 einen verpflichtenden Rückruf (23Z7) wegen einer festgestellten Konformitätsabweichung an. Ein weiteres Software-Update ließ die Klägerin in diesem Rahmen nicht auf das streitgegenständliche Fahrzeug aufspielen.

Mit Schreiben vom 23.12.2019 (Bl. 281 ff. d.A.) forderte die Klägerin die Beklagte auf, binnen zwei Wochen einen Betrag in Höhe von 65.093 €, ggf. verringert um Nutzungersatz, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs an sie zu zahlen.

Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten wurden durch die Klägerin bezogen auf einen Gegenstandswert i.H.v. 65.093 € und unter Ansatz einer 2,0 Geschäftsgebühr gemäß W RVG 2300 berechnet. Die Klägerin hat diese noch nicht gegenüber ihren Prozessbevollmächtigten beglichen.

Die Klägerin behauptet, in dem Motor des Typs EA288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei eine von der Beklagten entwickelte Software eingebaut, die erkenne, ob das Fahrzeug sich auf dem Prüfstand befindet, oder ob es im Straßenverkehr genutzt wird. Diese enthalte nicht nur eine Zykluserkennung, sondern auch eine Umschaltlogik, die dazu führe, dass im Prüfstand die Abgaswerte optimiert würden. Die gesetzlichen Emissionsvorgaben würden aufgrund der abweichenden Steuerung nur im Prüfzyklus eingehalten. Im realen Fahrbetrieb komme es zu einem erhöhten Emissionsausstoß unter Verstoß gegen die geltenden Emissionsgrenzwerte. Die dauerhafte Betriebserlaubnis des Fahrzeugs sei gefährdet. Dies gehe aus internen

Dokumenten der Beklagten hervor; wegen der weiteren Einzelheiten wird auf Bl. 140 ff. und 151 ff. d.A. Bezug genommen. Die Software entspreche derjenigen des Motors EA189. Zudem seien eine sogenannte Akustikfunktion und ein unzulässiges OBD-System verbaut. Die Klägerin ist der Auffassung, die genannten Einrichtungen seien unzulässige Abschaltvorrichtungen. Sie behauptet, die Beklagte bzw. deren Vorstände oder leitenden Angestellten hätten vorsätzlich gehandelt. Insbesondere hätten sie Kenntnis von der „Betrugssoftware“ gehabt und sich bewusst dazu entschieden, die Fahrzeuge zum Schaden der Käufer im Interesse eigenen Gewinnes in Verkehr zu bringen. Die Beklagte habe insofern eine „Manipulationsstrategie“ verfolgt.

Die Klägerin hat ursprünglich beantragt, die Beklagte Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von 18.068,13 € zu verurteilen, an sie 65.093 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Darüber hinaus hat die Klägerin beantragt, festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Schadenersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das streitgegenständliche Fahrzeug und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren sowie festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet und festzustellen, dass der in Antrag zu 1. bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt sowie schließlich, die Beklagte zu verurteilen, sie von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 3.196,34 € freizustellen.

Nunmehr beantragt die Klägerin mit Schriftsatz vom 05.01.2021 und gemäß der mündlichen Verhandlung vom 15.01.2021,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 45.267,19 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 6. Januar 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Hilfsweise beantragt sie,

2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Schadenersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 Multivan 2.0 TDI 4-Motion mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.

Weiter beantragt die Klägerin,

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im . Annahmeverzug befindet;
4. festzustellen, dass der in Antrag zu 1. bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt;
5. die Beklagte zu verurteilen, sie von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 3.196,34 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, eine unzulässige Software sei nicht verbaut worden. Das KBA habe insbesondere keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass der Motor EA288 von der Abgasmanipulation betroffen sei. Die Beklagte meint zudem, das sog. Thermofenster und der SCR-Katalysator würden keine unzulässige Abschalteinrichtung darstellen. Sie ist der Auffassung, es habe allein eine technische Konformitätsabweichung bestanden, die jedoch bereits mittels Software-Updates beseitigt worden sei. Auch im Übrigen, behauptet sie, seien keine unzulässigen Abschalteinrichtungen verbaut worden. Keines ihrer Vorstandsmitglieder habe die Vorstellung oder Absicht gehabt, Kunden zu schädigen.

Die Klage ist der Beklagten am 18.09.2020 zugestellt worden (Bl. 336 d.A.).

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet, im Übrigen ist sie unbegründet.

Die Klage ist zulässig.

Für den Klageantrag zu 2. bezüglich der Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs besteht das Feststellungsinteresse gemäß § 256 Abs. 1 ZPO angesichts der mit der Feststellung verbundenen Vereinfachung und Beschleunigung des Zugriffs in der Zwangsvollstreckung (vgl. § 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO).

II.

Die Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet, im Übrigen ist sie unbegründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch gemäß §§ 826, 249 Abs. 1 BGB i.V.m. § 31 BGB auf Zahlung in Höhe von 44.724,02 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Die Verwendung der Software zur Erkennung des Prüfstandes und zur Optimierung des Stickoxidausstoßes auf dem Prüfstand stellt eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Klägerin dar.

a)

Die schädigende Handlung der Beklagten war das Inverkehrbringen von Dieselmotoren unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Programmierung der Software, die dazu führt, dass die gesetzlichen Grenzwerte nur auf dem Prüfstand, nicht aber im realen Straßenbetrieb eingehalten werden.

Die Darlegungen der Klägerin zur Programmierung der Motorsteuersoftware sind gemäß § 138 Abs. 3 ZPO zwischen den Parteien als unstreitig zugrunde zu legen.

Die Klägerin hat qualifiziert dargelegt, dass bei ihrem Fahrzeug nicht nur eine Fahrkurvenerkennung, sondern auch eine Abschaltvorrichtung in Form einer prüfstandsoptimierten Umschaltlogik vorhanden ist. Dazu hat sie die Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288 der Beklagten vom 18.11.2015 vorgelegt (Bl. 140 ff., 151 ff. d.A.). Die Unterlagen betreffen den Motor des Typs EA288 und weisen ausdrücklich darauf hin, dass Fahrkurven zur Erkennung „des Precon und des NEFZ“ genutzt werden, „um die Abgasnachbehandlung [...] nur streckengesteuert zu platzieren“ (Bl. 152 d.A.). Auf Seite 7 der Präsentation zum Motor EA189 wird zudem unter der Überschrift „Vorgabe für Freigaben EA189 EU 3/4/5/6“ wörtlich aufgeführt: „Es gilt grundsätzlich (EA189/EA288) die Zusage, dass bei Modellpflegen oder Programmpunkten, bei denen künftig das MSG angefasst wird, die Funktion auch ausgebaut wird.“ Das reine „Ausbedaten“ der Funktion werde vom KBA bestätigt (Bl. 146 d.A.). Es wird somit in den internen Dokumenten der Beklagten festgehalten, dass bei den Motoren des Typs EA288 eine dem Typ EA189 entsprechende oder jedenfalls vergleichbare Umschaltlogik verwendet wurde.

Damit hat die Klägerin substantiiert vorgetragen, dass in ihrem Fahrzeug eine Umschaltlogik zur Einwirkung auf das Emissionskontrollsystem enthalten sei. Allein das Vorhandensein der Zykluserkennung deutet auf eine Abschaltvorrichtung hin. Denn es ist nicht erkennbar, aus welchem Grund die Beklagte sonst eine derartige Softwarefunktion eingebaut haben sollte (vgl. LG Darmstadt, Urteil vom 24. November 2020 - 9 O 305/18 - juris). Die Applikationsanweisung vom 18.11.2015 betrifft zudem insbesondere die Produktion von Fahrzeugen der EU 6- Norm und damit das Fahrzeug der Klägerin. Der streitgegenständliche EA288-Motor ist umfasst. Im EA288-Motor ist also ebenso wie im EA189-Motor eine „Funktion“ eingebaut, die ausgebaut werden sollte. Dadurch, dass der EA288-Motor in einem Zusammenhang mit dem EA189-Motor mit bekannter Umschaltfunktion genannt wird, ergeben sich genügend Hinweise, dass mit dem Wort „Funktion“ dieselbe Funktion gemeint ist wie diejenige, die im EA189-Motor verbaut ist, nämlich eine prüfstandsoptimierte Umschaltvorrichtung (vgl. auch LG Darmstadt, Urteil vom 24. November 2020 - 9 O 305/18 - juris). Damit hat die Klägerin, die keinen Einblick in die betrieblichen Vorgänge der Beklagten hat, hinreichend zum Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung vorgetragen.

Die Beklagte trifft insofern eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist.

Die sekundäre Darlegungslast setzt nach der Rechtsprechung des BGH voraus, dass die nähere Darlegung dem Behauptenden nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen (vgl. BGH NJW 1999, 579). Auch wenn hinreichende Anhaltspunkte für eine typischerweise geheim gehaltene Abrede bestehen, kann dies genügen, um die sekundäre Darlegungslast auszulösen (BGH, Urteil vom 18. Januar 2018 - I ZR 150/15 -juris). Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Zum einen hat die Klägerin die internen Applikationsrichtlinien der Beklagten vorgelegt, die von der Beklagten nicht bekannt gemacht wurden und aus der sich hinreichende Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandsoptimierten Umschalteinrichtung ergeben. Zum anderen ist es der Klägerin nicht möglich, weiter zu den technischen Einzelheiten des in ihrem Fahrzeug verbauten Motors vorzutragen, weil sie keinen Einblick in die betrieblichen Vorgänge der Beklagten hat (vgl. auch LG Darmstadt, Urteil vom 24. November 2020 -90 305/18 - juris).

Es ist daher Sache der Beklagten, das Vorliegen der die unzulässigen Abschalteinrichtung begründenden Umstände substantiiert zu bestreiten. Dazu gehört vor allem die Darlegung, aus welchen technischen Gründen die Applikation einer Fahrkurve erfolgt ist, wenn nicht im Zusammenhang mit einer Abschalteinrichtung. Denn es wäre lebensfremd anzunehmen, dass ein Autokonzern grundlos eine völlig nutzlose Softwarefunktion verwendet. War die Prüfstandserkennung völlig ohne weitere Funktion, so hätte sie auch nicht eingebaut werden müssen (vgl. auch LG Darmstadt, Urteil vom 24. November 2020 - 90 305/18 - juris). Auch hat die Beklagte nicht dargelegt, wie die aus ihren internen Dokumenten hervorgehenden Regelungen gehandhabt wurden, welche Ausnahmefälle es möglicherweise gab und in welchen Motoren mit welchen konkreten Auswirkungen auf eine Prüfstandserkennung und sodann erfolgende Emissionskontrolle die betreffenden Applikationen noch eingebaut sind (vgl. OLG Köln, Hinweisbeschluss vom 19.09.2019 - 15 U 117/19 - BeckRS 2019, 50034).

Auch durch den Verweis auf den KBA-Bericht aus April 2016 (Anlage B1, Bl. 378 ff. d.A.) und die Freigabe-Bestätigung vom 19.11.2018 genügt die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast nicht. So stellt die Klägerin insbesondere selbst

heraus, dass der Unterschied zwischen einer Konformitätsabweichung und einer unzulässigen Abschaltanlage im Grundsatz in einer unterschiedlichen rechtlichen Bewertung eines vorgefundenen Sachverhalts durch das KBA liegt. Insofern zielen die Bezugnahmen der Beklagten auf die Bescheide des KBA in der Sache nicht auf einen eigenen, substantiierten Sachvortrag ab, sondern stellen sich als inhaltlicher Anschluss an die Rechtsauffassung des KBA dar. Eine tatsächliche Darlegung und Auseinandersetzung insbesondere mit den internen Berichten der Beklagten und dem konkreten Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug und dessen Motor ist hierin nicht zu sehen. Insbesondere haben auch die in der Sache durch das KBA getätigten Ausführungen zu ihren Prüfungen (vgl. etwa S. 12 der Anlage B1, BI. 391 d.A.) sich nicht im Detail mit den vorstehenden internen Unterlagen auseinandergesetzt. Vielmehr führt die Beklagte selbst etwa aus, dass eine Fahrkurven- bzw. Zykluserkennung „nicht mehr“ hinterlegt sei (BI. 355 d.A.). Insofern wird eine ursprünglich vorhandene Zykluserkennung gerade nicht in Abrede gestellt. Auch hinsichtlich einer Vergleichbarkeit der Umschaltlogik bei Motoren des Typs EA189 und EA288 beschränkt sich die Beklagte auf das pauschale Vorbringen, diese sei nicht vergleichbar. Insbesondere stellt auch der Verweis auf die Akustikfunktion, die einen Prüfstand erkenne und ab November 2015 ausbedeutet bzw. ab Kalenderwoche 22 des Jahres 2016 nicht mehr verwendet werden solle, kein substantiiertes Bestreiten des klägerischen Vortrags dar. Denn hierbei wird weder deutlich, inwiefern das - im Dezember 2015 erworbene - Fahrzeug des Klägers hiervon umfasst ist, noch wird die Prüfstandserkennung konkret erläutert. Dies genügt einer substantiierten Auseinandersetzung mit dem klägerischen Vorbringen nicht.

Die zum Motor EA189 ergangenen rechtlichen Grundsätze nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19) sind damit auf den vorliegenden Fall anwendbar.

b)

Die vorstehende Schädigungshandlung ist sittenwidrig.

Objektiv sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Werten der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist. Dies ist im Rahmen einer umfassenden Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck des

zu beurteilenden Verhaltens zu ermitteln (vgl. BGH, Urteil vom 19.11.2013 - VI ZR 336/12; Palandt/Sprau, 80. Auflage, § 826 BGB Rn. 4 m.w.N.). Dieses Unwerturteil muss bei mittelbaren Schädigungen Dritter gerade auch die Schäden erfassen, die diesen Geschädigten entstehen. Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, 80. Auflage, § 826 BGB Rn. 4 m.w.N.).

Diese Voraussetzungen sind nach dem Vorstehenden vorliegend erfüllt. Die Beklagte hat auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch - jedenfalls Anfangs und zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses der Klägerin - bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch Dieselmotoren der Baureihe EA288 in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalteinrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 - juris). Ein solches Vorgehen verstößt derart gegen die Mindestanforderungen im Rechts- und Geschäftsverkehr auf dem hier betroffenen Markt für Kraftfahrzeuge, dass ein Ausgleich der bei den einzelnen Käufern verursachten Vermögensschäden geboten erscheint. Gerade wenn die Käufer sich keine konkreten Vorstellungen über die Rechtsbeständigkeit der Typgenehmigung und die Erfüllung der gesetzlichen Abgasgrenzwerte machten, war das in Verkehr bringen der Fahrzeuge unter diesen Umständen sittenwidrig und stand wertungsmäßig einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Käufer gleich (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 - juris; LG Darmstadt, Urteil vom 24. November 2020 - 9 O 305/18 - juris). Die Arglosigkeit und das Vertrauen der Fahrzeugkäufer wurden gezielt ausgenutzt.

Durch das objektiv sittenwidrige Verhalten der Beklagten ist der Klagepartei ein Schaden entstanden, der in dem Abschluss des Kaufvertrags über das mangelbehaftete Fahrzeug liegt. Die Klägerin hätte den Kaufvertrag in Kenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung nicht abgeschlossen. Entsprechende Darlegungen der Klägerin hat die Beklagte nicht substantiiert bestritten. Zudem ist es nach der allgemeinen Lebenserfahrung und der Art des zu beurteilenden Geschäfts fernliegend, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwerben wird, dem eine Betriebsbeschränkung oder -Untersagung droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 - juris).

d)

Die strategische Entscheidung, die unzulässige Software einzusetzen, ist zudem mit Kenntnis und Billigung des Vorstands der Beklagten erfolgt und der Beklagten zuzurechnen gemäß § 31 BGB. Im vorliegenden Fall trifft die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast, da die Klägerin hinreichende Anhaltspunkte für eine Kenntnis von der Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung und den Schädigungsvorsatz des Vorstands vorgetragen hat. Dieser Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen, so dass der Vortrag der Klägerin zugrunde zu legen ist. Insbesondere ist der Vorstand eines Unternehmens verpflichtet, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zu organisieren und das Unternehmen entsprechend zu führen (sog. Compliance). In diesem Zusammenhang muss davon ausgegangen werden, dass Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand im Hinblick auf alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch entsprechende Kontrollmaßnahmen gewährleistet ist. Insoweit ist es naheliegend, dass dem Vorstand oder Teilen des Vorstandes der Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Erreichung der EG-Typengenehmigung sowie das Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeuges bekannt gewesen sind (vgl. auch LG München I, Urteil vom 31. März 2020- 3 O 13321/19 - juris). Gegenteilige konkrete Darlegungen zur inneren Organisation und den jeweiligen Informationsträgern hat die Beklagte nicht gemacht.

Aufgrund der konkreten Funktionsweise der Software ist darüber hinaus auch von zumindest bedingtem Vorsatz in Bezug auf den Vermögensschaden der Klägerin auszugehen. Da die Software nach dem hier zu Grunde zu legenden Vorbringen die Emissionen derart kontrolliert, dass die gesetzlichen Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, muss sich demjenigen, welcher diese

Softwareentwicklung veranlasst, aufdrängen, dass bei öffentlichem Bekanntwerden dieser Funktionsweise zum einen behördlich eine Umrüstung verlangt werden könnte und so die Typengenehmigung jedenfalls zeitweise nicht mehr gelten könnte (vgl. LG München I, Urteil vom 31. März 2020- 3 O 13321/19 - juris). Insofern musste sich auch aufdrängen, dass vor diesem Hintergrund die Käufer mit einem nicht gewollten Vertragsschluss belastet werden.

e)

Der Höhe nach steht der Klägerin gemäß § 249 BGB ein Anspruch auf Zahlung nicht in Höhe der beantragten 45.267,19 €, sondern in Höhe von 44.724,02 € zu. Von dem geleisteten Kaufpreis in Höhe von 65.093 € war eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 20.368,98 € abzuziehen. Aus dem vorgelegten Kaufvertrag ergibt sich, dass der gezahlte Kaufpreis 65.093 € brutto betragen hat, so dass sich nach der Formel Kaufpreis x gefahrene Kilometer (hier: 91.373 km), geteilt durch bei Kauf zu erwartende restliche Laufleistung (hier 300.000 km abzüglich gefahrener 8 km) eine Nutzungsentschädigung i.H.v. 20.368,98 € ergibt.

2.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288 Abs. 1, 286 Abs. 1 BGB. Insbesondere stellt das Schreiben der Klägerin vom 23.12.2019 eine wirksame Mahnung dar. Gemäß §§ 133, 157 BGB stellte sich die Zahlungsaufforderung derart dar, dass der Nutzungersatz in Abzug zu bringen war, der zudem aus dem Schreiben selbst heraus berechenbar war (vgl. hierzu MüKo-BGB/Ernst, 8. Auflage, § 286 BGB Rn. 53).

3.

Über den Klageantrag zu 2. war in der Sache nicht zu entscheiden, da dessen innerprozessuale Bedingung nicht eingetreten ist. Die Klägerin hat das mit ihrem Klageantrag zu 1. verfolgte Ziel der Rückabwicklung des Kaufvertrages im Wesentlichen erreicht.

4.

Die Feststellungsanträge zu 3. und 4. sind begründet gemäß §§ 293 ff., 286 BGB. Die Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist der Beklagten insbesondere so, wie sie zu bewirken war, mittels Schreiben vom 23.12.2019 angeboten worden. Gemäß §§ 133, 157 BGB war erkennbar, dass von

der geforderten Zahlung ein Nutzungersatz in Abzug zu bringen war, dessen Berechnungsparameter sich aus dem Schreiben selbst ergaben. Die Klägerin durfte auch Abholung des Kfz bei sich verlangen, da der Erfüllungsort im Rahmen der deliktischen Rückabwicklung gemäß § 269 Abs. 1 BGB insoweit der Belegenheitsort der Sache bei der Schuldnerin war (vgl. Palandt/Grüneberg, 80. Auflage, § 269 BGB Rn. 14 f.). Insofern genügte das im Rahmen der Holschuld ausgesprochene wörtliche Angebot der Klägerin gemäß § 295 BGB (vgl. MüKo-BGB/Ernst, 8. Auflage, § 294 BGB Rn. 3).

5.

Der mit dem Klageantrag zu 5. verfolgte Anspruch auf Freistellung von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung ist teilweise begründet, im Übrigen unbegründet. Für die Berechnung der Rechtsanwaltsgebühren hält das Gericht eine 1,3 Gebühr für ausreichend. Zwar handelt es sich um einen Fall, welcher zahlreiche Rechtsfragen aufwirft. Allerdings ist bei der Gebührenhöhe zu berücksichtigen, dass die Sach- und Rechtslage nicht umfangreich ist und auch nicht überdurchschnittlich schwierig. Es handelt sich auch bei Fällen mit dem Motor EA288 nicht um Einzelfälle. Dies ist bei der Gebührenhöhe zu berücksichtigen (vgl. BGH, Urteil vom 28.5.2013 - XI ZR 420/10 - juris; OLG Koblenz, Urteil vom 16.09.2019 - 12 U 61/19 - juris). Zudem war der Anspruch der Höhe nach auf den Klagezuspruch in der Hauptsache als Streitwert, also auf bis zu 50.000 €, zu beschränken. Dies ergibt 1.822,96 €, berechnet aus einer 1,3 Geschäftsgebühr gleich 1.511,90 € zzgl. 20 € plus 19 % USt.

III.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 709 ZPO.

Streitwert: zunächst: 49.376,11 € (Klageantrag zu 1.: 47.024,87 €, Klageantrag zu 2.: 0 €, Klageantrag zu 4.: 2.351,24 € (gleich 5% der Hauptforderung), Klageantrag zu 3. und 5.: 0 €), seit dem 15.01.2021: 47.530,55 € (Klageantrag zu 1.: 45.267,19 €, Klageantrag zu 2.: 0 €, Klageantrag zu 4.: 2.263,36 € (gleich 5% der Hauptforderung), Klageantrag zu 3. und 5.: 0€).

Oßon

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Aachen

Landgericht Aachen

