



LANDGERICHT MÜHLHAUSEN

Landgericht Mühlhausen • Postfach 11 65 • 99961 [REDACTED]

Gansel Rechtsanwälte

[REDACTED]
[REDACTED]

■ für Rückfragen:
Durchwahl: 03601 458-120
Telefax: 03601 458-817

Sie erreichen die zuständige Stelle am besten:
Mo. bis Do. 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr sowie 13:30 Uhr
bis 15:00 Uhr und Fr. 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr sowie
nach Vereinbarung

Ihr Zeichen

[REDACTED]

Bitte bei Antwort angeben
Akten-1 Geschäftszeichen

6 O 698/20

Datum

12.04.2021

In dem Rechtsstreit
[REDACTED] ./.. Volkswagen AG
wg. Schadensersatz

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom
09.04.2021 mit Streitwertbe-
schluss und eine Abschrift des Urteils vom 09.04.2021 mit
Streitwertbeschluss.

Mit freundlichen Grüßen
Auf Anordnung

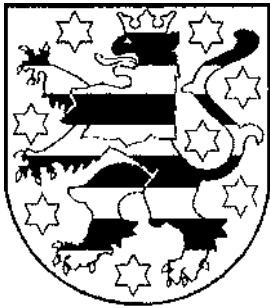
Ehrhardt, Justizsekretärin
Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne
Unterschrift gültig.

Datenschutzhinweis: Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren
Verarbeitung durch die Justiz finden sich auf der
Internetseite des Gerichts unter dem
Menüpunkt „Datenschutz in der Justiz“. Auf
Wunsch übersenden wir diese auch in
Papierform.

Im Eingangsbereich des Gerichtsgebäudes finden aus Sicherheitsgründen Personen- und Taschenkontrollen statt. Bitte berücksichtigen Sie dies bei Ihrer Zeitplanung.

Landgericht Mühlhausen

Az.: 6 0 698/20



IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

[Redacted],
[Redacted]
[Redacted]

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte **Gansel**, Wallstraße 59, [Redacted], Gz.:
[Redacted]

gegen ..

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:
[Redacted] - [Redacted] &
Partner,
[Redacted]
[Redacted], Gz.: [Redacted]

wegen Schadensersatz

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Mühlhausen durch
Richterin Kniese
als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom
19.03.2021

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 17.245,03 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05. August 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen
 - Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Golf VII 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Serviceheft,
 - Übertragung des Anwartschaftsrechts an dem Fahrzeug,
 - Abtretung etwaiger Herausgabeansprüche an dem Fahrzeug und dem Fahrzeugbrief gegenüber der Volkswagen Bank GmbH aus dem Darlehensvertrag Nr. 1056006039, welchen die Klägerin mit der Volkswagen Bank GmbH am 11. Juli 2017 hinsichtlich des vorgenannten Fahrzeugs geschlossen hat.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen 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 EUR 1.171,674 freizustellen.
5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
7. 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 Verkaufsunterlagen (Anlage K 1) am 23.10.2018 beim [REDACTED] das streitgegenständliche Fahrzeug der Marke VW, Modell Golf VII 1.6 TDI

Erstzulassung: 30.03.2016, zu einem Kaufpreis in Höhe von 19.837,00 €. Der Kilometerstand betrug ausweislich der Unterlagen zum Zeitpunkt des Kaufs 12.490 km. Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung lag der Kilometerstand des Fahrzeugs bei 50.057 km.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über einen von der Beklagten hergestellten Motor des Typs EA 288 der Abgasnorm EU 6. Im Fahrzeug kommt ferner eine temperaturabhängige Abgasrückführung zum Einsatz, die häufig auch als sog. Thermofenster bezeichnet wird. Thermofenster werden in sämtlichen in der EU produzierten Dieselfahrzeugen mit Abgasrückführung eingesetzt. Darüber hinaus verfügt das Fahrzeug über die Softwarefunktion der Fahrkurvenerkennung, auch Zykluserkennung genannt, die erkennt, ob das Fahrzeug einen Prüfzyklus erkennt. Zudem ist ein sog. SCR-Katalysator in das streitgegenständliche Fahrzeug eingebaut, der die Einspritzmengen des AdBlue situationsabhängig steuert.

Im November 2015 entschied die Beklagte u.a., die bei den EA-288-Aggregaten mit SCR-Technologie vorhandene Fahrkurve künftig zu entfernen und diese ab dem Modellwechsel in der Kalenderwoche 22 des Jahres 2016 (Ende Mai 2016) nicht mehr zu verwenden. Sie erstellte hierzu am 18.11.2015 eine „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinie & Freigabevorgaben EA 288“ (Anlage K 2d). Auf S. 7 dieser Entscheidungsgrundlage heißt es zudem ausdrücklich: *„Es gilt grundsätzlich (EA189/EA288) die Zusage, dass bei Modellpflegen oder Programmpunkten, bei denen künftig das MSG angefasst wird, die Funktion auch ausgebaut wird.“* Wegen des weiteren Inhalts wird auf die Anlage K 2d Bezug genommen

Unmittelbar nach Bekanntwerden der EA 189-Thematik gab das [REDACTED] (BMVI) beim Kraftfahrtbundesamt (im folgenden KBA) umfangreiche Untersuchungen zu Motoren verschiedener Hersteller und Motortypen zur Prüfung möglicher unzulässiger Abschalteinrichtungen in Auftrag und veröffentlichte Ergebnisse in einem ausführlichen Bericht am 22. April 2016. Die Überprüfung umfasste insgesamt 56 Messungen an 53 Fahrzeugmodellen, wobei in acht Fahrzeugen Motoren des Typs EA 288 eingebaut waren. Im Rahmen dieser „KBA-Felduntersuchungen“ testeten unabhängige Gutachter die Fahrzeuge zunächst unter Prüfanforderungen auf dem Rollenprüfstand nach sog. Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und später unter Bedingungen, die knapp außerhalb der gesetzlichen Testbedingungen lagen, z.B. bei Durchfahren eines NEFZ nicht auf dem Prüfstand, sondern auf der Straße, bei der Umkehr der Reihenfolge zwischen städtischen und außerstädtischen Zyklen oder bei dem Durchfahren des Prüfzyklus mit 10 % mehr und 10 % weniger Geschwindigkeit. Darüber hinaus führten die

Gutachter zusätzlich sog. Real Driving Emissions-Messungen (RDE-Messungen) durch. Hierbei handelt es sich um einen Emissionstest im realen Fahrbetrieb, der erst für neue Fahrzeugtypen ab 01.09.2017 und Neufahrzeuge ab 01.09.2018 durch EU-Recht vorgeschrieben wurde. Das Ergebnis dieser Tests lautete, dass Hinweise darauf, dass die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (EURO 6) von Abgasmanipulationen betroffen seien, sich nicht als begründet erwiesen haben.

Ein Rückruf des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit dem Motor EA 288 durch das KBA ist nicht erfolgt. Ein etwaiges Softwareupdate ließ die Klägerin nicht aufspielen.

Die Klägerin hat mit anwaltlichen Schreiben vom 08.07.2020 gegenüber der Beklagten die Rückabwicklung des Kaufvertrages geltend gemacht (Anlage K 4 d. A.).

Die Klägerin behauptet, die Beklagte habe den Dieselmotor des Typs EA 288 mit mehreren unzulässigen Abschalteinrichtungen entwickelt und in den Verkehr gebracht. Die Klägerin behauptet, dass die Zykluserkennung des Fahrzeugs auch eine Umschaltlogik enthalte, die dazu führe, dass im Prüfstand die Abgaswerte optimiert würden. Die Klägerin behauptet, die Software schalte so dann auf dem Prüfstand in einen Modus, in dem die Abgasreinigung insoweit gewährleistet werde, dass die gesetzlich geforderten Grenzwerte eingehalten würden. [REDACTED] hingegen wechsele die Software in einen anderen Modus mit der Folge, dass eine Abgasreinigung nur noch unzureichend erfolge. Die Klägerin meint, ihm drohe daher die Stilllegung des Fahrzeugs. Darüber hinaus behauptet die Klägerin, dass das Fahrzeug aufgrund einer Manipulation des SCR-Katalysators eine weitere, mit der beschriebenen Zykluserkennung verknüpfte Abschalteinrichtung enthalte. Diese führe dazu, dass die Wirksamkeit des SCR-Katalysators durch Veränderungen der Einspritzungsmengen des AdBlue außerhalb des NEFZ-Rollenprüfstandes beeinflusst und damit die Abgasreinigung im normalen Fahrbetrieb reduziert werde. Der Kläger behauptet ferner, das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über unzulässige Abschalteinrichtungen in Form des Thermofensters und einer Akustikfunktion. Die Klägerin behauptet, dass sich die aus der Anlage K 2 vorgelegten Entscheidungsvorlage ergebe, dass auch eine Ausbedatung der Akustikfunktion durch die Beklagte erfolgt sei. Es sei daher davon auszugehen, dass die Akustikfunktion Einfluss auf die Emissionswerte des Fahrzeugs habe. Des Weiteren behauptet die Klägerin, dass das streitgegenständliche Fahrzeug ein manipuliertes „On-Board-Diagnose System“ (im folgenden „OBD“) verwendet, welches als Unzulässige Abschalteinrichtung einzustufen sei. Der Kläger behauptet zudem, die Beklagte bzw. deren Vorstände oder leitende Angestellte hätten vorsätzlich gehandelt. Insbesondere hätten sie Kenntnis von der unzulässigen Abschalteinrichtung gehabt. Die Klägerin meint, er habe infolge der Unkenntnis der vermeintlichen nicht gesetzkonformen Mo-

torsteuerungssoftware das streitgegenständliche Fahrzeug erworben und damit einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen. Sie ist zudem der Auffassung, das Ergebnis der Felduntersuchungen des KBA habe für das hiesige Verfahren keine Aussagekraft. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei vielmehr im Rahmen der Untersuchungen nicht überprüft werden.

Die Klägerin hat ursprünglich beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 17.938,92 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung sollte Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs, Übertragung des Anwartschaftsrechts am Fahrzeug und Abtretung etwaiger Herausgabeansprüche an dem Fahrzeug und dem Fahrzeugbrief gegenüber der Volkswagen Bank GmbH erfolgen. Darüber hinaus hat die Klägerin hilfsweise beantragt, festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das streitgegenständliche Fahrzeug und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren. Mit Schriftsatz vom

Gemäß Schriftsatz vom 12.02.2021 und der mündlichen Verhandlungen vom 26.02.2021 beantragt die Klägerin nunmehr:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 18.256,55 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 05. August 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen
 - Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Golf VII 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Serviceheft,
 - Übertragung des Anwartschaftsrechts an dem Fahrzeug,
 - Abtretung etwaiger Herausgabeansprüche an dem Fahrzeug und dem Fahrzeugbrief gegenüber der Volkswagen Bank GmbH aus dem Darlehenvertrag Nr. 1056006039, welchen die Klägerin mit der Volkswagen Bank GmbH am 11. Juli 2017 hinsichtlich des vorgenannten Fahrzeugs geschlossen hat.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen 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 EUR 1.789,76 freizustellen.

Die Klägerin beantragt hilfsweise,

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ Golf VII 1.6 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, in den streitgegenständlichen Motor sei keine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut. Das KBA habe den Motortyp EA 288 eingehend überprüft und bereits im Jahr 2016 festgestellt, dass dort keine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz komme. Die Beklagte behauptet, dass der Einsatz von Thermofenstern zum Schutze des Motors und des sicheren Fahrbetriebs technisch erforderlich und notwendiger Bestandteil eines jeden Dieselfahrzeugs sei. Eine Fahrkurvenerkennung werde darüber hinaus auch nicht dafür genutzt, Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Beklagte behauptet, die Entscheidung, die Akustikfunktion bzw. Fahrkurvenerkennung bei den EA-288 Motoren mit SCR-Technologie an November 2015 zu entfernen und generell nicht mehr zu verwenden, sei infolge der mit der Bekanntgabe der EA 189-Thematik entstandenen Verunsicherung in den Fachabteilungen über die Verwendung der Fahrkurvenerkennung getroffen worden.

Wegen des weiteren Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Verhandlungsprotokoll vom 19.03.2021 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist im Wesentlichen begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch gemäß §§ 826, 31 BGB auf Zahlung in Höhe von 17.245,03 € Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Die Beklagte hat die Klägerin, indem sie einen Motor mit einer eingebauten Software zur Erkennung des Prüfstandes und zur Optimierung des Stickoxidausstoßes auf dem Prüfstand in Verkehr gebracht hat, vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

Die Schädigungshandlung der Beklagten liegt vorliegend in der Entwicklung und dem Inverkehrbringen des Dieselmotors mit jedenfalls einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007.

Die Klägerin hat ausreichend qualifiziert vorgetragen, dass sein Fahrzeug über eine Zykluserkennung verfügte, die als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren ist, da das streitgegenständliche Fahrzeug des Klägers erkennen konnte, ob es auf dem Prüfstand den NEFZ durchläuft. Es ist davon auszugehen, dass die Software sodann auf dem Prüfstand in einen Modus schaltete, in dem die Abgasreinigung insoweit gewährleistet wird, dass die gesetzlich geforderten Werte eingehalten werden. Auf der Straße hingegen wechselte die Software in einen anderen Modus mit der Folge, dass eine Abgasreinigung nur noch unzureichend erfolgte.

Die Klägerin hat dazu die interne Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288 der Beklagten vom 18.11.2015 (Anlage K 1 d. A.) vorgelegt, aus der hervorgeht, dass auch für alle EA-288 Modelle die Ausbedatung einer „Funktion“ erfolgen sollte und dass diese „Funktion“ künftig bei der Modellpflege aus der Motorsteuerung ausgebaut werden sollte. Diese Anordnung ergibt sich aus Seite 7 der als Anlage K 2b vorgelegten Entscheidungsvorlage, in der es heißt: „Es gilt grundsätzlich (EA 189/EA 288) die Zusage, dass bei Modellpflegen oder Programmpunkten, bei denen künftig das MSG angefasst wird, die Funktion auch ausgebaut wird.“ Diese Anordnung erfolgt ausweislich der Anlage K 2b auf Grundlage der Bestätigung durch das KBA.

Darüber hinaus ergibt sich aus den internen Unterlagen der Beklagten, dass, wie auch unstreitig gestellt, in den Motoren der Baureihe EA 288 eine sogenannte Zykluserkennung verbaut ist.. Aufgrund der Vorlage der Applikationsanweisung Diesel Fahrkurve EA 288 (Seite 4 der Anlage K 2b) durch die Klägerin geht das Gericht davon aus, dass diese Zykluserkennung Abgasreinigungsvorgänge im Prüfstandmodus in unzulässiger Weise abweichend vom normalen Straßenbetrieb steuert. Dort wird wörtlich ausgeführt: „Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zur Erkennung des Precon und des NEFZ, um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNOx-/DeSOx-Events) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events.“

Damit hat die Klägerin, der selbst keinen Einblick in die betrieblichen Abläufe der Beklagten hat, hinreichend vorgetragen, dass davon ausgegangen werden kann, dass die Zykluserkennung so programmiert ist, dass die Emissionsvorgaben für die EG-Typengenehmigung aufgrund der abweichenden Steuerung nur im Prüfzyklus eingehalten werden. Allein das Vorhandensein der Zykluserkennung deutet auf eine unzulässige Abschalteneinrichtung hin, da nicht erkennbar ist, aus welchem Grund die Beklagte sonst eine derartige Softwarefunktion eingebaut hat (vgl. LG Aachen Ur. V. 19.2.2021 - 7 O 274/20; LG Darmstadt Ur. v. 24.11.2020 - 9 O 305/18). Aus der Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288 der Beklagten, die eindeutig auch den streitgegenständlichen Motor EA 288 (EU 6 Norm) betrifft, geht eindeutig hervor, dass im EA-288-Motor ebenso wie im EA-189-Motor eine „Funktion“ eingebaut ist, die ausgebaut werden soll bzw. nicht mehr in neuere Motoren eingebaut werden soll. Dadurch, dass der EA822-Motor gemeinsam mit dem vom „Dieselabgasskandal“ zweifelsfrei betroffenen Motor EA 189 genannt wird, ergeben sich genügend Hinweise, dass mit dem Wort „Funktion“ dieselbe Funktion gemeint ist, die im EA-189-Motor eingebaut ist, nämlich eine prüfstandsoptimierte Umschalteinrichtung.

Die Beklagte trifft insoweit die sekundäre Darlegungslast.

Eine 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 (BGH NJW 87, NJW Jahr 1987 Seite 2008; 99, NJW Jahr 1999 Seite 579; 00, NJW Jahr 2000 Seite 2669). Auch wenn hinreichende Anhaltspunkte für eine typischerweise geheim gehaltene Abrede bestehen, kann dies genügen, um die sekundäre Darlegungslast auszulösen (BGH NJW 2018, NJW Jahr 2018 Seite 2412).

Diese Voraussetzungen sind hier gegeben. Zum einen hat die Klägerin eine interne Richtlinie der Beklagten vorgelegt, die von der Beklagten nicht bekannt gemacht wurde und aus der sich hinreichende Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandsoptimierten Umschalteinrichtung ergeben. Zum anderen ist es die 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.

Es ist daher Sache der Beklagten, substantiiert zu bestreiten. Die Beklagte hat zum Vorwurf einer unzulässigen Fahrkurvenerkennung ausgeführt, dass es sich zwar tatsächlich um eine Softwarefunktion handelt, die erkennt, ob das Fahrzeug einen Prüfzyklus durchfährt. Jedoch sei eine derar-

tige Zykluserkennung an sich nicht unzulässig. Sie hat lediglich vorgetragen, dass eine Entfernung der Fahrkurvenerkennung aufgrund entstandener Verunsicherung in den Fachabteilungen nach Bekanntwerden der Umschaltlogik in den EA 189-Fahrzeugen beschlossen worden sei. Aus dem Vortrag der Beklagten lässt sich nicht entnehmen, weshalb die Fahrkurvenerkennung zuerst notwendig war und dann, obwohl sie angeblich nicht in einem Zusammenhang zu den Emissionen stehe, im Zuge der Aufarbeitung des Dieselabgasskandals entfernt werden sollte. Wie die Klägerin zutreffend ausführt, bleibt vielmehr unklar, wodurch sich die Fahrkurve des Motors EA 288 von der des Motors EA 189 unterscheidet.

Durch Vorlage der Ergebnisse der KBA-Felduntersuchungen ist die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast ebenfalls nicht nachgekommen. Die im Jahr 2016 veröffentlichten Untersuchungen können nicht herangezogen werden, da sich die Tests nicht auf den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp beziehen. Die Studie ist für den vorliegenden Fall daher bereits nicht repräsentativ. Das KBA kommt in der Studie zu dem Ergebnis, dass bei der aktuell laufenden Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (Euro 6) keine Hinweise auf Abgasmanipulationen festgestellt werden konnten. Bei dem Fahrzeug der Klägerin handelt es sich jedoch nicht um ein Fahrzeug, dass zum Zeitpunkt April 2016 noch produziert wurde.

Eine tatsächliche Darlegung und Auseinandersetzung mit den internen Berichten der Beklagten und der Entfernung der sog. „Funktion“ in den EA 288-Motoren ist durch die Beklagte somit nicht erfolgt.

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.

Es besteht ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB.

Das Verhalten der Beklagten gegenüber der Klägerin ist objektiv als sittenwidrig zu qualifizieren.

Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, -die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (stRspr, vgl. BGH, Urteil vom 7.5.2019 - VI ZR 512/17; BGH, Teilversäumnis- und Endurteil vom 28.6.2016 - VI ZR 536/15 m.w. N.).

Die Beklagte hat vorliegend sittenwidrig gehandelt. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung hat die Beklagte auf der Grundlage einer für den Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch und langjährig eine Vielzahl von Fahrzeuge in den Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden (BGH, Urteil vom 25.06.2020 - VI ZR 252/19). Dabei nahm die Beklagte bewusst eine erhöhte Umweltbelastung und das Risiko einer Betriebsbeschränkung oder -Untersagung auf Seiten der Käufer in Kauf. Das Verhalten der Beklagten war mit einer Gesinnung verbunden, die sich sowohl im Hinblick auf die für den Käufer eintretenden Schäden als auch im Hinblick auf die Rechtsvorschriften, die insbesondere dem Schutze der Gesundheit der Bevölkerung und Umwelt dienen, gleichgültig zeigt (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Die betroffenen arglosen Käufer mussten vielmehr mangels Möglichkeit, die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Vorgaben nachvollziehen zu können, darauf vertrauen und sich auch darauf verlassen, dass die Beklagte diese Vorgaben einhält (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Die Beklagte machte sich diese Arglosigkeit der Käufer gezielt zu nutze, als sie die mit den vom KBA erteilten Typengenehmigungen versehenen Fahrzeuge in den Verkehr brachte. Dieses Inverkehrbringen erfolgte nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gerade mit dem Ziel, möglichst viele der bemakelten Fahrzeuge abzusetzen und stellt gegenüber den Käufern dieser Fahrzeuge eine bewusste arglistige Täuschung dar (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Die Beklagte handelte daher auch sittenwidrig hinsichtlich der Schädigung aller unwissender Käufer der betroffenen Fahrzeuge (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Die Beklagte muss sich das sittenwidrige Verhalten auch gern. § 31 BGB zurechnen lassen.

Nach allgemeinen Grundsätzen trägt zwar derjenige, der einen Anspruch aus § 826 BGB geltend macht, die volle Darlegungs- und Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen, das heißt sowohl für die Umstände, die die Schädigung und deren Sittenwidrigkeit in objektiver Hinsicht begründen, als auch für den zumindest bedingten Vorsatz des Schädigers hinsichtlich des Vorliegens dieser Umstände (Palandt/ Sprau, 79. Aufl. 2020, § 826 Rn. 18). Den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei trifft aber in der Regel eine sekundäre Darlegungslast, wenn die andere Partei keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachverhaltsaufklärung hat, während dem Prozessgegner nähere Angaben dazu ohne weiteres möglich und zumutbar sind (st. höchstrichterliche Rspr., vgl. BGH, Urteil vom

19. 07.2019, V ZR 255/17 m. w. N.). Vom Prozessgegner kann in diesem Falle ein substantiiertes Bestreiten der vom Kläger behaupteten Tatsache unter Darlegung der für das Gegenteil sprechenden Tatsachen und Umstände in zumutbarer Weise verlangt werden (vgl BGH, Beschluss vom 28.02.2019, IV ZR 153/18). Kommt der Prozessgegner dem nicht in ausreichender Weise nach, gilt die Behauptung des Anspruchsstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (BGH NJW 2018, 2412 m. W.N.).

Die Klägerin hat ausreichend schlüssig vorgetragen, dass Mitarbeiter der Beklagten die Manipulation vorgenommen haben. Weitergehender Vortrag war der Klagepartei nicht zumutbar und möglich. Es handelt sich bei der Frage, wer wann Kenntnis von welchen Umständen hatte um Interna auf Seiten der Beklagten. Die Beklagte wiederum trifft die sekundäre Darlegungslast. Ihr oblag es, insoweit zu der Entwicklung des Motors Typ EA 288 und der dazu eingesetzten Software vorzutragen. Vorliegend fehlt es an einer substantiierten Darlegung der Beklagten zu Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozessen in ihrem Unternehmen. Der Vortrag der Beklagten genügt nicht den Anforderungen an eine nach § 138 Abs. 1 ZPO erforderliche vollständige und wahrheitsgemäße Erklärung über die tatsächlichen Umstände.

Die Klägerin hat durch diese Täuschung einen kausalen Vermögensschaden erlitten, der in dem Abschluss des Kaufvertrages zu sehen ist (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Die Klägerin ist, veranlasst durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten, eine ungewollte Verpflichtung eingegangen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung ist zu erwarten, dass die Klägerin den Vertrag nicht bei Kenntnis der möglichen Betriebsuntersagung aufgrund der illegalen Abschaltanlage geschlossen hätte. Die Leistung war für die Klägerin, aufgrund der abstrakten Gefahr der Betriebsuntersagung, für seine Zwecke nicht voll brauchbar.

Die Beklagte handelte mit Schädigungsvorsatz. Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass einem anderen durch die Handlung Schaden zugefügt wird, wobei es genügt, dass der Schädiger die Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen und die Schädigung zumindest im Sinne eines bedingten Vorsatzes zur Erreichung seines Ziels billigend in Kauf genommen hat (Palandt/ Sprau, 79. Aufl. 2020, § 826 Rn., 79. Aufl. 2020, § 826 Rn. 10, 11).

Vorliegend ist davon auszugehen, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter Kenntnis von dem Einsatz der unzulässigen Abschaltanlage hatte und die betroffenen Fahrzeuge bewusst «
in den Verkehr brachte. Dabei ist davon auszugehen, dass der Vertreter davon ausging, dass die betroffenen Fahrzeuge unverändert an Kunden ohne entsprechenden Hinweis auf die manipuliert-

te Software verkauft werden. Er hat eine Schädigung der Vermögensinteressen zum Zwecke der Umsatz- und Gewinnsteigerung des Unternehmens damit zumindest billigend in Kauf genommen (vgl. auch LG Hildesheim, Urteil vom 18.12.2020 - 5 O 183/20). Der Beklagten hat es im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegen, Umstände vorzutragen, inwieweit von einer solchen Kenntnis nicht ausgegangen werden kann. Dem ist sie jedoch nicht nachgekommen (vgl. BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19; OLG Hamm Urteil vom 03.09.2020 - 27 U 113/19; OLG Köln, Urteil vom 10.03.2020, 4 U 219/19).

Rechtsfolge der gegen die guten Sitten verstoßenden vorsätzlichen Schädigung ist ein Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz. Sie kann also verlangen, so gestellt zu werden, wie sie stände, wenn der unerwünschte Kaufvertrag nicht geschlossen worden wäre (BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19). Die Klägerin hat einen Anspruch auf Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises, Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs (MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 826 Rn. 57a). Ferner hat sich die Klägerin im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihr gezogenen Nutzungen anrechnen zu lassen (BGH Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19).

Der Kläger muss sich vorliegend die durch die Nutzung entstandenen Gebrauchsvorteile in Höhe von 2.591,97 € anrechnen lassen. Diese sind anhand der Formel Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer / noch zu erwartende Gesamtleistung ab Kauf zu schätzen. Die Gesamtleistung des Fahrzeugs wird gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km geschätzt. Bei einem Kilometerstand des Fahrzeugs von 50.057 km im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung belaufen sich die Nutzungsvorteile nach der genannten Berechnungsformel auf 2.591,97 €.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 288 Abs. 1, 286 Abs. 1 BGB. Insbesondere stellt das Schreiben des Klägers vom 08.07.2020 eine wirksame Mahnung dar. Die Zahlungsaufforderung war verbunden mit dem Angebot, Nutzungsersatz in Abzug zu bringen.

Die Feststellungsanträge zu 2. und 3. sind ebenfalls begründet. Die Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist der Beklagten so, wie sie zu bewirken war, mittels Schreiben vom 15.03.2020 angeboten worden.

Der 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 ist. Es handelt sich auch bei Fällen mit dem Motor EA288 nicht um Einzelfälle. Dies ist bei der Ge-

bührenhöhe 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). Es ergibt sich daher ein Anspruch auf Freistellung von außergerichtlichen Kosten in Höhe von insgesamt 1.171,67 €.

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

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Thüringer Oberlandesgericht



einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

gez.

Kniese
Richterin

Beschluss

Der Streitwert wird auf 20.180,37 € festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Mühlhausen



einzulegen.

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

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

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

gez.

Kniese
Richterin

Verkündet am 09.04.2021

gez.

Ehrhardt, JSin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

W Ehrhardt ustizsekretärin

VUrkundsbeamtin der Geschäftsstelle