



# Landgericht Karlsruhe

Landgericht Karlsruhe, Hans- [REDACTED]

Gansel Rechtsanwälte

[REDACTED]

Datum: 07.02.2021

Durchwahl: 0721 926-8335

Aktenzeichen: **9 O 93/20**

(Bitte bei Antwort angeben)

In Sachen

[REDACTED] ./. Volkswagen AG  
wg. Schadensersatzes

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,  
anliegende Dokumente werden Ihnen elektronisch übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Schmidt

Justizangestellte

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch die Justiz nach Artikel 13 und Artikel 14 der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung finden sich auf der Internetseite des Gerichts unter dem Menüpunkt „Service“ / „Informationen zum Datenschutz in der Justiz“. Auf Wunsch übersenden wir diese Informationen auch an Verfahrensbeteiligte in Papierform.

[REDACTED] Europaplatz  
Telefon 0721 926-0 Telefax 0721 926-3114 E-Mail [poststelle@lgkarlsruhe.justiz.bwl.de](mailto:poststelle@lgkarlsruhe.justiz.bwl.de) Internet [www.lgkarlsruhe.de](http://www.lgkarlsruhe.de)  
Sprechzeiten Montag - Freitag 08:30 Uhr - 12.00 Uhr, Montag - Donnerstag 13.00 Uhr - 15.30 Uhr



Landgericht Karlsruhe

# Im Namen des Volkes

## Urteil

## In dem Rechtsstreit

(b) (5) DPP, (b) (7)(C), (b) (7)(D)

- (b) (5) DPP, (b) (7)(C), (b) (7)(D) -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Gansel Rechtsanwälte**, [REDACTED], 10179 [REDACTED], Gz.: [REDACTED]

gegen

**Volkswagen AG**, v.d.d. Vorstand, d.v.d.d. Vorstandsvors. Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440  
Wolfsburg  
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED], Gz.: [REDACTED]

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Karlsruhe - Zivilkammer IX - durch die Richterin am Landgericht Heim als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 04.11.2020 für Recht erkannt:

1. [REDACTED] wird verurteilt, an die Klägerin 15.842,64 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von

5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.05.2020 zu zahlen,  
Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Skoda vom



ten des Schreibens wird auf Anlage B 9 verwiesen.

Im April 2016 veröffentlichte das

(künftig:

BMVI) einen Bericht der im September 2015 eingesetzten Untersuchungskommission „  
[REDACTED]“, in welchem das Ergebnis umfangreicher Nachprüfungen des KBA zum  
Vorwurf der Ver-  
wendung unzulässiger Abschalteinrichtungen dokumentiert wird. Bezüglich der Einzelheiten die-  
ses Berichts wird auf Anlage B 6 verwiesen.

Mit Pressemitteilung vom 13.06.2018 gab die [REDACTED]  
bekannt, dass  
gegen die Beklagten wegen der Verletzung von Aufsichtspflichten im Zusammenhang mit Abgas-  
manipulationen bei den Dieselmotoren der Typen EA 189 und EA 288 – rechtskräftig - ein Buß-  
geld in Höhe von einer Milliarde Euro verhängt worden sei. Am 12.09.2019 (Anlage B 7) twitterte  
das BMVI „zur Einordnung der aktuellen Meldungen zu den VW-Modellen mit dem Motor EA 288“  
dass, „das KBA bereits 2016 eigene Messungen, Untersuchungen & Analysen durchgeführt habe.  
Unzulässige Abschalteinrichtungen hätten dabei NICHT festgestellt werden können“. Im Dezem-  
ber 2019 durchsuchte die [REDACTED] im Zusammenhang  
mit dem Abgas-  
betrug bei EA 288-Motoren die Geschäftsräume der Beklagten.

Mit Schreiben vom 16.03.2020 (Anlage B 12) teilte das KBA dem Landgericht Bielefeld aufgrund  
dessen amtlichen Auskunftersuchens mit, dass „zum jetzigen Zeitpunkt bei Fahrzeugen mit  
dem Motortyp EA 288 keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt worden sei.“

Mit Anwaltsschreiben vom 07.11.2019 (Anlage K 4) forderte die Klägerin die Beklagte zur Zahlung  
von Schadensersatz Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständli-  
chen Pkw auf. Am Tag der mündlichen Verhandlung am 04.11.2020 wies der Pkw eine Fahrleis-  
tung von 115.976 Kilometer auf.

**Die [REDACTED] trägt vor,**

sie habe das streitgegenständliche Fahrzeug im Februar 2016 bei  
[REDACTED] in [REDACTED] mit einer Fahrleistung von  
10.000 km zu einem Preis von 27.500,00 € erworben  
(Anlage K 1). Das Fahrzeug sei auf sie zugelassen (Anlage K 12).

Der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs, Typ EA 288, sei wie sein Vorgänger EA 189 mit

einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet. Es sei unstrittig, dass die Beklagte die Motorsteuerung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einer Fahrkurve (Zykluserkennung) bedi-

tet habe, sodass das Fahrzeug erkenne, dass es den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) durchfahre. Diese Software schalte den Motor beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zugeführt werde, um die Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zu reduzieren. Im normalen Fahrbetrieb werde weniger Harnstoff verwendet – nur etwa 2 bis 3 Prozent der Fahrzeit werde AdBlue zugeleitet – und damit die Abgasreinigung um ein Vielfaches reduziert, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme. Die deutliche Diskrepanz zwischen den auf dem Prüfstand erzielten Messergebnissen und den Messergebnissen im normalen Fahrbetrieb auf der Straße seien durch mehrere, unabhängig voneinander erfolgte Testergebnisse, unter anderem in einem Messbericht der Deutschen Umwelthilfe vom 02.03.2020 (Anlage K 2k), festgestellt. Soweit sich die Beklagte darauf berufe, die Fahrkurve bei dem Motor EA 288 entfernt zu haben und nicht mehr zu verwenden, beziehe sich dies auf die Produktion ab Mai 2016. Der streitgegenständliche Motor sei aber vorher produziert worden. Weshalb die Fahrkurve notwendig gewesen sei, könne die Beklagte nicht einleuchtend erklären.

Darüber hinaus sei der Motor EA 288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einem gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als unzulässige Abschalteneinrichtung zu qualifizierenden Thermofenster ausgestattet. Dieses schalte die Abgasreinigung bei einer Außentemperatur von unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius regelmäßig ab, so dass die Abgasreinigung nur bei Temperaturen zwischen 20 Grad Celsius und 30 Grad Celsius optimal funktioniere und faktisch für den Großteil des Jahres ausgesetzt sei. Das Thermofenster sei weder zum Schutz der Bauteile des Abgasrückführungssystems noch aus Motorschutzgründen erforderlich. Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine solche Abschalteneinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 3 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zulässig sei, trage die Beklagte. Soweit sich die Beklagte darauf berufe, dem KBA die konkrete Funktionsweise des Thermofensters anlässlich eines Workshops im Januar 2016 vorgestellt zu haben, betreffe dies die Baureihe ab Mai 2016 und nicht den streitgegenständlichen Motor. Beim Antrag auf dessen Zulassung habe die Beklagte diesen Umstand nicht offengelegt. Schließlich habe die Beklagte in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein ebenfalls als unzulässige Abschalteneinrichtung einzustufendes „On-Board-Diagnose-System“ (künftig: OBD) verwendet, welches sie derart manipuliert habe, dass dieses trotz der Fehlfunktionen der AGR-Rate und des AG-Kühlers im normalen Straßenverkehr keine Fehlermeldung anzeige.

■■■■■■■■■■ habe sie in gegen die guten Sitten verstoßender Weise vorsätzlich geschädigt, in-

dem sie den streitgegenständlichen Dieselmotor unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Abschaltseinrichtungen sowie des manipulierten OBD in den Verkehr gebracht habe, um hierdurch wirtschaftliche Vorteile zu erlangen. Durch die Ausstattung mit dieser Abschaltseinrichtung sei das Fahrzeug stets und unwiederbringlich mit dem Makel des sog. Abgasskandals behaftet und habe hierdurch einen Wertverlust erlitten. Ihr Schaden liege außerdem darin, einen Vertrag über ein, nicht ihren Vorstellungen entsprechendes Fahrzeug abgeschlossen zu haben und mit einer auf sittenwidrigem Verhalten beruhenden, ungewollten Verpflichtung belastet zu sein. Hätte sie von der Manipulationssoftware gewusst, hätte sie das Fahrzeug nicht gekauft. Die gesellschaftsrechtlich bestellten Organe der Beklagten, insbesondere deren Vorstand Dr. ■■■■■■■■■■, hätten von

dem Betrug gewusst, diesen veranlasst und gebilligt. Sie hätten gewusst, dass Millionen von Käufern der betroffenen Fahrzeuge hierdurch einen Schaden erleiden würden. ■■■■■■■■■■ sei inso-

weit ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Die schädigende Handlung sei der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Entschädigung für gezogenen Nutzungen sei ihr ausgehend von einer Gesamtleistung von 300.000 km anzurechnen. Sie könne außerdem nach § 849 BGB Zinsen in Höhe von 4 % auf die geleistete Kaufpreiszahlung sowie die Erstattung vorge richtlicher Anwaltskosten verlangen.

Die ■■■■■■■■■■ hat in Antrag Ziffer 1. zunächst beantragt, die Beklagte Zug-um-Zug gegen Übereig-

nung und Herausgabe des Fahrzeugs sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von 9.103,45 € zu verurteilen. In der mündlichen Verhandlung vom 04.11.2020 haben die Parteien den Antrag Ziffer 1. in Höhe der Differenz der Nutzungsentschädigung für die seit Klageerhebung zurückgelegten Kilometer in Höhe von 1.527,86 € übereinstimmend teilweise für erledigt erklärt.

Die ■■■■■■■■■■ beantragt:

1. ■■■■■■■■■■ wird verurteilt, an die Klägerin EUR 27.500,00 nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 2. Februar 2016 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Skoda vom Typ Yeti 2.0 TDI 4x4 mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ■■■■■■■■■■ nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Ser-

viceheft sowie Zahlung eines Nutzungsersatzes in Höhe von EUR 10.631,13.



Hilfsweise:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der [REDACTED] Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in das Fahrzeug der Marke Skoda vom Typ Yeti 2.0 TDI 4x4 mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] und der damit verbundenen Manipulation des Emissionskontrollsystems resultieren.

Weiter:

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
5. [REDACTED] wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der [REDACTED] entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.077,74 freizustellen.

[REDACTED] beantragt,

die Klage abzuweisen.

[REDACTED] trägt vor,

sie bestreite den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Klägerin im Hinblick darauf, dass die vorgelegte Bestellbestätigung auf den Namen „[REDACTED]“ ausgestellt sei.

Der Motor EA 288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs verfüge nicht über eine unzulässige Abschaltvorrichtung in der Form einer unzulässigen Fahrkurvenerkennung. Er sei zwar das Nachfolgemodell des Motors EA 189, aufgrund diverser technischer Entwicklungen aber nicht mit diesem identisch. Soweit in einigen EA 288-Motoren eine Fahrkurve verbaut sei, sei damit keine der Umschaltlogik vergleichbaren Emissionsauswirkungen verknüpft.

Die [REDACTED] behaupte ohne konkrete Anhaltspunkte und ins Blaue hinein, die in dem Motor EA

189 vorhandene, im Prüfstand einen abgasoptimierten Modus verwendende Umschaltlogik komme auch in ihrem EA 288-Fahrzeug zum Einsatz. Dieses Vorbringen sei unsubstantiiert, ohne validen Nachweis und erfolge spekulativ im Sinne eines Generalverdachts.

Vielmehr hätten das KBA, wie auch das BMVI in seinem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, ausdrücklich bestätigt, dass die aus der EA189-Thematik bekannte Umschaltlogik in den EA288-Fahrzeugen nicht zum Einsatz komme. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei auch keinem Rückruf des KBA ausgesetzt und habe kein Update zur Entfernung einer Umschaltlogik erhalten. Auch die von der [REDACTED] vorgelegten Messungen könnten eine etwaige Mangel-

haftigkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs weder substantiiert darlegen, noch beweisen, da sie sich schon nicht auf das streitgegenständliche Fahrzeug selbst beziehen. Darüber hinaus gebe es keine gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung von Grenzwerten im realen Betrieb, diese bezögen sich ausschließlich auf den Prüfstand. Die Ausführungen der [REDACTED] zu dem gegen sie

– die Beklagte - erlassenen Bußgeldbescheid seien irrelevant, da dieser nur im Zusammenhang mit Fahrzeugen, bei denen ein EA189-Motor verbaut sei, ergangen sei, dieser auf fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen und nicht auf vorsätzliche Schädigung gründe und im vorliegenden Verfahren keine Wirkung entfalte.

Bei EA 288 SCR Fahrzeugen habe die Fahrkurve im Wesentlichen bewirkt, dass nach Erreichen der für die optimale Funktionsfähigkeit des SCR erforderlichen Betriebstemperatur von ca. 200 Grad - das Erreichen dieser Betriebstemperatur im NEFZ sei abhängig vom konkreten Fahrzeugkonzept, in den meisten Konzepten werde die Temperatur im allerletzten Teil des NEFZ erreicht - eine bis dahin hohe Abgasrückführungsrate weiter parallel bestehen bleibe. Dabei habe das Beibehalten der hohen AGR im allerletzten Teil des Zyklus entweder überhaupt keine messbaren Auswirkungen (in Konzepten, in denen die SCR-Betriebstemperatur im NEFZ ohnehin nicht erreicht werde) oder sie sei jedenfalls nicht relevant für das Einhalten des gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerts von 80 mg/km. In beiden Fällen liege keine unzulässige Abschalteneinrichtung vor.

Bei dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Thermofenster handele es sich ebenfalls nicht um eine unzulässige Abschalteneinrichtung. Die Abgasrückführung sei bei einer Außentemperatur zwischen -24°C bis +70°C und damit bei den in Europa herrschenden klimatischen Bedingungen bei allen Fahrten zu 100 % aktiv. Im Übrigen sei sein Einsatz zum Schutz des Motors und des sicheren Fahrzeugbetriebs technisch erforderlich. Diese technische Ausgestaltung sei dem KBA im Rahmen eines Workshops im Januar 2016 vorgestellt worden und diesem daher konkret bekannt. Bei dem OBD handele es sich bereits deshalb nicht um eine unzulässige Abschaltenein-

richtung, weil es die abgasbeeinflussenden Systeme lediglich überwache, nicht aber auf diese einwirke.

Unabhängig vom angeblichen Vorliegen einer unzulässigen Software fehle es auch an der Darlegung des subjektiven Haftungselements. Sie sei zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs davon ausgegangen, dass dieses rechtlich zulässig sei. Sie habe die Klägerin deshalb auch nicht getäuscht. Dieser sei auch kein Schaden entstanden. Jedenfalls müsse sich die Klägerin einen angemessenen Nutzungsersatz anrechnen lassen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. Die Klage ist der Beklagten am 13.05.2020 zugestellt worden.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist überwiegend zulässig und zum Teil begründet.

- I. Die Klage ist - bis auf den Antrag Ziffer 4., festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt – zulässig.

Der Antrag Ziffer 4. ist unzulässig. Die [REDACTED] hat kein berechtigtes Interesse an der begehrt Feststellung gemäß § 256 ZPO.

Zwar hat ein Gläubiger bei einer drohenden Restschuldbefreiung eines insolventen oder drohend insolventen Schuldners angesichts der Regelung in § 302 InsO, die Ansprüche aus vorsätzlich begangener unerlaubter Handlung aus der Restschuldbefreiung ausnimmt, nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein berechtigtes Interesse an der Feststellung des Rechtsgrunds (BGH, Urteil vom 02. Dezember 2010 – IX ZR 41/10 –, juris). Jedoch droht bei der Beklagten keine Restschuldbefreiung, denn diese ist nur für natürliche Personen vorgesehen. Eine juristische Person wie die Beklagte wird bei einer Insolvenz abgewickelt und gelöscht. Auch aus § 850 f ZPO ergibt sich kein berechtigtes Interesse des Klägers. Die Vorschrift regelt die Pfändungsgrenzen bei Arbeitseinkommen. Es ist nicht ersichtlich, welches Arbeitseinkommen die Beklagte erzielen sollte. [REDACTED] ist ein Unternehmen, das selbst

großer Arbeitgeber ist. Schließlich ist auch aus § 393 BGB kein berechtigtes Interesse an der Feststellung abzuleiten. Die Vorschrift stellt ein Aufrechnungsverbot auf. Der Kläger legt aber nicht dar, welche Ansprüche er seitens der Beklagten gegen ihn befürchtet, vor denen er seinen Anspruch schützen müsste. Die Vorteilsausgleichung ist keine Frage einer Aufrechnung, sondern wird im Wege der Anrechnung durch Abzug berücksichtigt, der ein Aufrechnungsverbot nicht entgegensteht ( [REDACTED] [2017] BGB, § 249 Rn. 142). Eigene Ansprü-

che der Beklagten auf Herausgabe des Surrogats und des Nutzungsersatzes gibt es - wie ausgeführt - nicht. Selbst wenn solche Ansprüche bestehen sollten, hat der Kläger durch seinen Antrag auf Zug-um-Zug-Leistung die Aufrechnung selbst erklärt.

## II. Die Klage ist zum Teil begründet.

1. Die [REDACTED] hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von 15.842,64 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs gemäß §§ 826, 31 analog BGB. [REDACTED] hat der [REDACTED] in einer gegen die guten Sitten verstoßenden

Weise vorsätzlich Schaden zugefügt. Im Rahmen der Naturalrestitution kann die Klägerin die Rückgängigmachung der Folgen des Vertrages verlangen. Auf den von ihr bezahlten Kaufpreis von 27.500,00 € muss sie sich eine Entschädigung für die von ihr gezogenen Nutzungen in Höhe von 11.657,36 € anrechnen lassen.

- a) Die [REDACTED] ist Inhaberin des [REDACTED], denn zur Überzeugung des Gerichts, § 286 ZPO, hat sie das streitgegenständliche Fahrzeug im Februar 2016 bei [REDACTED] in [REDACTED] zu einem Preis von 27.500,00 € erworben. Zwar ist – worauf die Beklagte zu Recht hinweist – in der von der [REDACTED] vorgelegten „verbindlichen Bestellung“ des streitgegenständlichen Fahrzeugs (Anlage K 1) als Besteller „[REDACTED]“ eingetragen.

Aus der vorgelegten, am 28.08.2017 ausgestellten Zulassungsbescheinigung Teil I des Fahrzeugs (Anlage K 12) ergibt sich aber als Halterin die Klägerin, [REDACTED]. In beiden Dokumenten ist jeweils die Anschrift „[REDACTED]“ vermerkt. Das Gericht geht daher davon aus, dass es sich bei [REDACTED] und der [REDACTED], um dieselbe Person handelt und sich lediglich der Familienname der [REDACTED] nach der Bestellung des Pkw

im Februar 2016 änderte.

- b) Der Motor EA 288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist mit einer Software ausgestattet, welche erkennt, wenn das Fahrzeug den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) durchfährt und dann in einen Modus umschaltet, in welchem

dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zugeführt wird, um die Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zu reduzieren. Im normalen Fahrbetrieb hingegen wird weniger Harnstoff verwendet, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß kommt.

Den hierzu erfolgten substantiierten und schlüssigen Vortrag der [REDACTED] hat die Beklagte nicht erheblich bestritten. Er gilt daher gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.

- (1) Der Vortrag der [REDACTED], der – unstreitig - mit einer Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor

EA 288 schalte beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zur Reduzierung der Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zugeführt werde, wohingegen im normalen Fahrbetrieb weniger Harnstoff verwendet werde, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme, ist schlüssig.

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist - und dabei handelt es sich entgegen der Auffassung der Beklagten um einen allgemeinen, von der Anspruchsgrundlage unabhängigen Grundsatz des Zivilprozessrechts - bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich – wie hier die Klägerin – nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vgl. BGH, Beschluss vom 28. Januar 2020 – VIII ZR 57/19 –, juris Rn. 7 ff. m. w. N.).

Diese strengen Voraussetzungen für eine Behauptung „ins Blaue hinein“ liegen im Streitfall nicht vor. Die [REDACTED] stützt ihre Behauptung nicht auf einen Generalverdacht dergestalt, dass

sie - ohne den bei ihrem Fahrzeug vorhandenen Motortyp zu nennen - auf die unzulässige Abschaltseinrichtung im Motor EA 189 verweist oder die Funktionsweise des bei ihrem Fahrzeug vorhandenen Motors EA 288 nicht stimmig erklärt (vgl. u. a. OLG München, Urteil vom 17.03.2020, - 21 U 6698/19 - Anlage B 3).

Vielmehr beschreibt die Klägerin konkret die Funktionsweise ihres mit einem SCR-Katalysator ausgestatteten Motors und zeigt konkrete Anhaltspunkte dafür auf, dass dieser mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgestattet ist.

Solche Anhaltspunkte liegen nicht erst dann vor, wenn das KBA bezüglich eines konkreten Fahrzeugtyps eine Rückrufaktion angeordnet hat (vgl. BGH, a. a. O., Rn. 13). Vorliegend ergeben sie sich bereits aus den von der Beklagten am 18.11.2015 erstellten Applikationsrichtlinien (Anlage K 2d und Anlage B 10). Diesen lässt sich auf Seite 5 entnehmen, dass der mit einem SCR-Katalysator ausgestattete, streitgegenständliche Motor EA 288 bis November 2015 – und damit zum Zeitpunkt seiner Produktion vor der Erstzulassung des klägerischen Pkw am 25.09.2015 - mit einer Fahrkurve ausgestattet war, welche das Durchfahren des NEFZ erkannte, „um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung (AGR High/Low) streckengesteuert auszulösen“. Dies lässt sich nur so verstehen, dass bei Erkennen des NEFZ auf einen, die Emissionen ändernden Modus umgeschaltet werden soll.

Konkrete Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ergeben sich darüber hinaus aus dem Schreiben der Beklagten vom 29.12.2015 (Anlage B 9), in welchem sie gegenüber dem KBA darlegt, „dass die in den Motorsteuergeräten hinterlegte Fahrkurve, mit welcher die Optimierung der NOx-Emissionen bei dem bezeichneten Aggregat (Anmerkung: des Motors EA 189) vorgenommen worden sei, auch in dem Nachfolgeaggregat EA 288 enthalten sei (...). Hinzu kommt, dass die [REDACTED] im Zusammen-

hang mit dem Abgasbetrug bei EA 288-Motoren die Geschäftsräume der Beklagten durchsuchte und die Beklagte ein Bußgeld in Höhe von einer Milliarde Euro akzeptierte, welches im Zusammenhang mit Abgasmanipulationen bei den Dieselmotoren der Typen EA 189 und EA 288 verhängt worden war. Es ist zwar richtig, dass der Bußgeldbescheid auf fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung und nicht auf vorsätzliche Schädigung gründet. Der Umstand, dass der Bußgeldbescheid auch im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288-Motor erging, ist aber, wie auch die staatsanwaltschaftliche Durchsuchung, ein Indiz dafür, dass auch bei diesem Motortyp EA 288 – zumindest bis zu der mit den vorgelegten Applikationsrichtlinien im Novem-

ber 2015 erfolgten Änderung - eine unzulässige Abschaltseinrichtung im Sinne einer Umschaltlogik verbaut war. Schließlich sprechen auch die von der [REDACTED] vorgelegten Testergebnisse,

unter anderem der Deutschen Umwelthilfe, für das Vorliegen einer Umschaltlogik. Der Beklagten ist zwar zuzugeben, dass die Einhaltung der Abgaswerte nur auf dem Prüfstand verpflichtend ist und die Werte im normalen Fahrbetrieb für die Erlangung der Typgenehmigung nicht maßgeblich sind. Überschreiten die Werte im normalen Fahrbetrieb die Prüfstandswerte aber um ein Vielfaches, kann dies ein Indiz dafür darstellen, dass die Abgasrückführung außerhalb des Prüfstands nicht aktiviert, sondern abgeschaltet ist (vgl. OLG Köln, Urteil vom 12. März 2020 – 3 U 55/19 –, juris Rn. 36 ff.; OLG Köln, Urteil vom 20. November 2020 – 19 U 22/20 –, juris Rn. 34 ff.; OLG Köln, Beschluss vom 12.09.2019, Anlage K 10).

(2) Diesen schlüssigen und substantiierten Vortrag der [REDACTED] hat die Beklagte nicht erheblich bestritten.

Soweit die Beklagte zur Wirkung der unstreitig jedenfalls bis November 2015 in den Motoren des Typs EA 288 und damit auch in dem Motor des am 25.09.2015 zugelassenen, streitgegenständlichen Fahrzeugs verbauten Fahrkurve ausführt, dass diese „im Wesentlichen bewirke, dass nach Erreichen der optimalen Betriebstemperatur eine bis dahin hohe Abgasrückführungsrate weiter bestehen bleibe, bestätigt dies gerade den klägerischen Vortrag, wonach der Motor mit einer Software ausgestattet sei, die beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus schalte. Soweit sie geltend macht, dieses Beibehalten der hohen AGR werde in den meisten Konzepten im allerletzten Teil des Zyklus erreicht und habe keine messbaren Auswirkungen oder sei nicht relevant für das Einhalten des gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerts, legt die Beklagte schon nicht dar, um ob es sich auch bei dem konkreten streitgegenständlichen Motor um ein solches Konzept handelt. Darüber hinaus erklärt ihr Vorbringen nicht, warum denn die das Durchfahren des NEFZ erkennende Fahrkurve in den Motor überhaupt implementiert wurde, wenn dies keinerlei Auswirkungen auf die Emissionen im NEFZ im Unterschied zum normalen Fahrbetrieb hat. Der Sache nach handelt es sich bei diesem Vortrag daher um eine Erklärung mit Nichtwissen, welcher aber – da es sich um Tatsachen zu eigenen Handlungen der Beklagten handelt - gemäß § 138 Abs. 4 ZPO nicht zulässig ist.

Gleiches gilt, soweit die Beklagte auf ihr Schreiben an das KBA vom 29.12.2015 verweist, in welchem sie ausführt, dass die in den Motorsteuergeräten hinterlegte Fahrkurve, nicht zu einer Optimierung der NOxEmissionen im Prüfstandsbetrieb genutzt worden sei. Auch dies ist eine Erklärung mit Nichtwissen.



Ein erhebliches Bestreiten der Beklagten ergibt sich auch nicht aus dem im April 2016 veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ sowie der sich auf diesen Bericht beziehenden Twitter-Nachricht des BMVI vom 12.09.2019. Zum einen war das streitgegenständliche Fahrzeugmodell bei den in diesem Zusammenhang vom KBA durchgeführten Messungen nicht untersucht worden. Zum anderen besteht die Möglichkeit, dass bei den Untersuchungen des KBA, welche nach dem Vortrag der Beklagten im November 2015 begannen, die Fahrkurve bei den untersuchten Motoren des Typs EA288 SCR aufgrund der internen Anweisung der Beklagten in der Applikationsrichtlinie vom 18.11.2015 bereits „ausbedatet“ war. Gleiches gilt schließlich für die amtliche Auskunft des KBA an das Landgericht Bielefeld. Der Umstand, dass das KBA bis zum 16.02.2020 bei Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 keine unzulässige Abschalteneinrichtung festgestellt hat, ist der Sache nach eine Erklärung mit Nichtwissen.

Der Vortrag der [REDACTED], der mit einer Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor EA 288 schalte beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zur Reduzierung der Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zugeführt werde, wohingegen im normalen Fahrbetrieb weniger Harnstoff verwendet werde, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme, gilt daher gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.

c) Die Entscheidung der Beklagten, den hier in Streit stehenden und mit der o. g. Fahrkurvenerkennung ausgestatteten Motor EA 288 markenübergreifend in das Fahrzeug Skoda, Typ Yeti 2.0 TDI 4x4 einzubauen und dieses mit einer erschlachtenen Typgenehmigung in Verkehr zu bringen, stellt eine sittenwidrige Handlung dar.

(1) 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 vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben.

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben ist in der Entscheidung der Beklagten, dass der mit der hier in Streit stehenden Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor EA 288 in das o.g. Fahrzeug eingebaut und dieses mit einer erschlichenen Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird, eine sittenwidrige Handlung zu sehen. Denn als Beweggrund für das Inverkehrbringen der mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehenen Motorsteuerung kommt vorliegend allein eine angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht. Hinzu kommt, dass die Beklagte durch diese Strategieentscheidung den Weg vorgezeichnet hat, die EG-Typgenehmigung für alle mit der Motorsteuerungssoftware ausgestatteten Kfz der Konzerngesellschaften von den dafür zuständigen Erteilungsbehörden zu erschleichen, ohne dass die materiellen Voraussetzungen dafür vorlagen. Darüber hinaus droht den Käufern eines mit einer derart erschlichenen EG-Typgenehmigung versehenen Fahrzeugs die Stilllegung des erworbenen Fahrzeugs und damit ein erheblicher Schaden. Bei Würdigung dieser Umstände ist das Verhalten der Beklagten als Verstoß gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zu werten (vgl. hierzu im Einzelnen OLG Karlsruhe, a. a. O., juris Rn. 88 ff.).

d) Der [REDACTED] ist dadurch, dass sie das hier in Streit stehende Fahrzeug gekauft hat, in das ein mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehener Motor EA 288 eingebaut ist, ein Schaden entstanden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs im Hinblick auf die unzulässige Abschaltseinrichtung einen geringeren Marktwert hatte. Der Schaden des Käufers liegt in der Belastung mit der ungewollten Verbindlichkeit, nicht erst in dadurch verursachten wirtschaftlichen Nachteilen. Allein maßgebend ist, dass der abgeschlossene Vertrag, nämlich die Eigenschaften des Kaufgegenstands, nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprach und überdies die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Beide Voraussetzungen waren im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses gegeben, weil vorliegend wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung die Entziehung der EG-Typgenehmigung droht bzw. die Anordnung von Nebenbestimmungen sowie bei deren Nichterfüllung die Stilllegung des Fahrzeugs. Wegen des zur Rechtswidrigkeit der EG-Typgenehmigung führenden und damit die Zulassung des Fahrzeugs gefährdenden Mangels ist gerade der intendierte Hauptzweck des Fahrzeugs, dieses im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen, bereits vor der tatsächlichen Stilllegung unmittelbar gefährdet.

e) Die oben genannte Entscheidung der Beklagten ist kausal für den der [REDACTED] entstandenen Schaden.

Hätte die Beklagte nicht die Entscheidung getroffen, dass die mit der manipulativ wirkenden

Software zur Motorsteuerung ausgerüsteten Motoren des Typs EA 288 bis November 2015 in die Fahrzeuge ihrer Konzerntochter Skoda eingebaut werden, wäre das Fahrzeug mangels EG-Typengenehmigung gar nicht auf den deutschen Markt gelangt und hätte die Klägerin dieses mit der darin verbauten unzulässigen Abschalteneinrichtung nicht erwerben können. Jedenfalls hätte sie ein Fahrzeug mit erschlichener EG-Typengenehmigung aber nicht erworben. Denn bereits die Lebenserfahrung spricht dafür, dass Kraftfahrzeugkäufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen würden, wäre ihnen bekannt, dass das betreffende Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typengenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen. Denn Zweck des Autokaufs ist grundsätzlich – abgesehen von hier nicht einschlägigen Sonderkonstellationen - der Erwerb zur Fortbewegung im öffentlichen Straßenverkehr.

Die Entscheidung der Beklagten, dass die mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgerüsteten Motorsteuerung versehenen Motoren des Typs EA 288 in den hier in Streit stehende Fahrzeugtyp ihrer Konzerntochter eingebaut werden, war ferner nicht nur unter ganz besonderen, außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit liegenden Umständen geeignet, den Schaden herbeizuführen. Vielmehr war es so, dass die Motoren gerade für den Einbau in die für die Veräußerung bestimmten Fahrzeuge vorgesehen waren und dass das heimliche Vorgehen hinsichtlich der eingesetzten Software nur dann sinnvoll war, wenn weder die zuständigen öffentlichen Stellen noch Händler noch Kunden informiert werden würden. Dementsprechend war der Eintritt solcher Schäden, wie sie die Klägerin erlitten hat, nicht nur nicht gänzlich unwahrscheinlich, sondern sogar bei gewöhnlichem Lauf der Geschehnisse sicher zu erwarten (vgl. OLG Karlsruhe, a. a. O., juris Rn. 99 ff.).

f) Schließlich sind die subjektiven Voraussetzungen einer Haftung nach § 826 BGB erfüllt. Die Beklagte hatte im Zeitpunkt ihrer Entscheidung Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens für den späteren Eintritt des Schadens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände.

(1) In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB Schädigungsvorsatz sowie Kenntnis der Tatumstände, die das Verhalten sittenwidrig erscheinen lassen, voraus.

(a) Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Dabei setzt § 826 BGB keine Schädigungsabsicht im Sinne eines Beweggrundes oder Zieles voraus. Vielmehr genügt für den Vorsatz im Rahmen des §

826 BGB nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein Eventualvorsatz. Dabei braucht der Täter nicht im Einzelnen zu wissen, welche oder wie viele Personen durch sein Verhalten geschädigt werden; vielmehr reicht aus, dass er die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden irgendwelcher anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und mindestens billigend in Kauf genommen hat. Im Einzelfall kann sich aus der Art und Weise des sittenwidrigen Handelns, insbesondere dem Grad der Leichtfertigkeit des Schädigers, die Schlussfolgerung ergeben, dass er mit Schädigungsvorsatz gehandelt hat. Dies kann insbesondere dann naheliegen, wenn der Schädiger sein Vorhaben trotz starker Gefährdung des Rechtsguts durchgeführt hat und es dem Zufall überlässt, ob sich die erkannte Gefahr verwirklicht.

(b) Für den getrennt davon erforderlichen subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit genügt die Kenntnis der tatsächlichen Umstände, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen.

(c) Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB in Verbindung mit § 31 BGB setzt außerdem voraus, dass ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat, wobei der Begriff des „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus weit auszulegen. Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit lässt sich dabei nicht dadurch begründen, dass unter Anwendung der Grundsätze der Wissenszurechnung und Wissenszusammenrechnung auf die „im Hause“ der juristischen Person vorhandenen Kenntnisse abgestellt wird. Insbesondere lässt sich ein sittenwidriges Verhalten nicht durch mosaikartiges Zusammenrechnen der bei verschiedenen Mitarbeitern der juristischen Person vorhandenen Kenntnisse konstruieren. Die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente müssen vielmehr kumuliert bei einem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinn des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat.

(2) Nach diesen allgemeinen Maßstäben steht aufgrund des maßgeblichen Sach- und Streitstands fest, dass die Beklagte im Zeitpunkt der sittenwidrigen, oben dargestellten Entscheidung Kenntnis von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens für den späteren Eintritt des Schadens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände hatte.

(a) Die [REDACTED] hat vorgetragen, dass der Vorstand der Beklagten, insbesondere ihr damaliger

Vorstandsvorsitzender Dr. [REDACTED], Kenntnis von den Entscheidungen bei der Beklagten

gehabt und diese gebilligt bzw. angeordnet habe und die illegale Abschalteneinrichtung aus Pro-

fitgründen eingebaut worden sei. Damit hat die Klägerin ihrer Darlegungslast genügt (vgl. OLG Karlsruhe, a. a. O., Rn. 110 ff.).

(b) Diesen substantiierten und schlüssigen Vortrag hat die Beklagte nicht erheblich bestritten.

■■■■■■■■■■ begnügt sich mit dem Einwand, der klägerische Sachvortrag sei unsubstantiiert,

sie sei zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs davon ausgegangen, dass dieses rechtlich zulässig sei. Auch hier handelt es sich der Sache nach um eine Erklärung mit Nichtwissen nach § 138 Abs. 4 ZPO.

Nach § 138 Abs. 4 ZPO ist eine Erklärung mit Nichtwissen indes nur über Tatsachen zulässig, die weder eigene Handlungen der Partei noch Gegenstand ihrer eigenen Wahrnehmung gewesen sind. Bei einer juristischen Person kommt es insoweit auf ihre (derzeitigen) Organe an, nicht hingegen auf Kenntnisse früherer Organmitglieder. Die Partei trifft in diesem Zusammenhang aber die Pflicht, die ihr möglichen Informationen von Personen einzuholen, die unter ihrer Anleitung, Aufsicht oder Verantwortung tätig geworden sind. Bestreitet eine Partei trotz des Bestehens einer Informationspflicht mit Nichtwissen, ist dies unzulässig und führt dazu, dass der Vortrag des Gegners gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden gilt. Eine Ausnahme gilt nur dann, wenn sich für die Partei nach Einholen der Erkundigungen bei diesen Personen keine weiteren Erkenntnisse ergeben oder die Partei nicht beurteilen kann, welche von mehreren unterschiedlichen Darstellungen über den Geschehensablauf der Wahrheit entspricht, und sie das Ergebnis ihrer Erkundigungen in den Prozess einführt.

Nach diesen Maßstäben gilt der substantiierte klägerische Sachvortrag, wenigstens ein Mitglied des Vorstands habe Kenntnis von der Entscheidung zur serienmäßigen Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und dies gebilligt, gemäß § 138 Abs. 3 ZPO durch die Beklagte als zugestanden. Denn die Beklagte legt nicht dar, welche Nachforschungen sie bisher konkret unternommen hat und welche Erkenntnisse sie dabei bisher erzielt hat. Weshalb der Beklagten entsprechender Vortrag nicht möglich sein soll, ist nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als im Juni 2018 – von ihr akzeptiert – ein Bußgeldbescheid auch im Zusammenhang mit Abgasmanipulationen bei den Dieselmotoren des Typs EA 288 gegen die Beklagte erging und im Dezember 2019 die Geschäftsräume der Beklagten im Zusammenhang mit dem Abgasbetrug bei EA 288-Motoren durchsucht wurden.

Auf eine Unzumutbarkeit weiterer Darlegungen wegen des Umfangs der Nachforschungen oder des Aufwands für deren Aufbereitung kann sich die Beklagte nicht berufen. Insoweit fehlt es bereits an hinreichenden Darlegungen, weshalb es ihr mit zumutbarem Aufwand nicht mög-

lich sein sollte, sich zur Kenntnis von Vorstandsmitgliedern über die serienmäßige Verwendung der Abschaltvorrichtung zu äußern.

g) Die [REDACTED] muss sich im Rahmen der Vorteilsausgleichung eine Entschädigung für die gezogenen

Nutzen in Höhe von 11.657,36 € anrechnen lassen. Diese berechnet sich nach der üblichen Formel: Bruttokaufpreis von 27.500,00 € \* gefahrene Kilometer von 105.976 km / Gesamtleistung. Die zu erwartende Gesamtleistung wird auf 250.000 km geschätzt (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, juris Rn. 111 ff.).

h) Der Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB.

i) Nachdem sich der Anspruch der [REDACTED] bereits aus ihrem Vortrag, das streitgegenständliche

Fahrzeug verfüge über eine mit der Erkennung des Neuen Europäischen Fahrzyklus verknüpfte Abschaltvorrichtung, ergibt, kann offenbleiben, ob es sich bei dem im Fahrzeug verbauten Thermofenster sowie dem OBD jeweils um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt und insoweit die weiteren Voraussetzungen einer deliktischen Haftung vorliegen.

2. Zinsen nach §§ 849, 246 BGB in Höhe von 4 % jährlich ab Zahlung des Kaufpreises bzw. der Darlehensraten kann die Klägerin nicht verlangen, da sie den bezahlten Kaufpreis nicht ersatzlos weggegeben hat, sondern ihm im Gegenzug Eigentum und Besitz an dem streitgegenständlichen Fahrzeug einschließlich abstrakter Nutzungsmöglichkeit eingeräumt wurden (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 06. November 2019 – 13 U 37/19 –, juris Rn. 134 ff.).

3. Gemäß §§ 293, 298 BGB befindet sich die Beklagte mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Pkw im Annahmeverzug, nachdem sie Zahlung nicht angeboten hat.

4. Der Anspruch auf Freistellung von Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung ergibt sich aus §§ 826, 249, 257 BGB i. V. m. Nr. 2300 und Vorbemerkung 3 der Anlage 1 zu § 2 Abs. 2 RVG. Die Beauftragung eines Rechtsanwalts zur Rechtsdurchsetzung war erforderlich und zweckmäßig. Die in Ansatz gebrachte 2,0 Geschäftsgebühr ist angesichts des überdurchschnittlichen Umfangs und der Schwierigkeit der anwaltlichen Tätigkeit angemessen.

5. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91a Abs. 1, 92 Absatz 1 ZPO. Hinsichtlich des übereinstimmend für erledigt erklärten Teils in Höhe von 1.527,86 € war zu berücksichtigen, dass sich die Klägerin im Rahmen des ursprünglichen Klageantrags bei einer zu erwartenden Gesamtleistung von 250.000 km eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 10.560,00 € hätte anrechnen lassen müssen mit der Folge eines [REDACTED] von 16.940,00 €. Unter Be-

rücksichtigung dieses Umstands sind diese Kosten nach billigem Ermessen deshalb der Klägerin aufzuerlegen. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Heim  
Richterin am Landgericht

**Vermerk:**

Verkündet am 05.02.2021

Schmidt  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Landgericht Karlsruhe

**Transfervermerk**

erstellt am 07.02.2021 um 11:24:23 Uhr

Die Prüfung der qualifizierten elektronischen Signaturen zum vorgehenden Dokument hat folgendes Ergebnis erbracht:

Prüfergebnis zu [REDACTED]

[REDACTED].pkcs7

Signiert durch	Berufsbezogenes Attribut	Signiert am	Seriennummer des Zertifikats	Integrität	Zertifikat gültig
[REDACTED]	Justiz des Landes Baden-Württemberg	05.02.2021 13:56:00 Uhr	1815756861447943858	gültig	gültig

