

3 O 154/21



Landgericht Kleve

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des

Klägers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn Rechtsanwälte PartG
mbB,
Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

1. die Audi AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den
Vorstandsvorsitzenden Markus Duesmann, Auto-Union-Straße 1, 85045
Ingolstadt,

Beklagten,

Prozessbevollmächtigte

zu 1:

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Kleve
auf die mündliche Verhandlung vom 02.11.2021
durch den Richter am Landgericht Melssen als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die Beklagten werden verurteilt, an den Kläger als Gesamtschuldner
18.786,93 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem
Basiszinssatz seit dem 17.08.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger zu 36 %, die Beklagten als
Gesamtschuldner zu 64 %.

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

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüchen nach dem Erwerb eines
Dieselfahrzeugs.

Der Kläger erwarb im Oktober 2016 das streitgegenständliche Fahrzeug Porsche
Cayenne S Diesel, 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5), FIN , mit
damaliger Laufleistung von 42.800 km zum Preis von 72.534,00 EUR. In dem
Fahrzeug ist ein von der Beklagten zu 1) entwickelter und produzierter Motor des
Typs EA897evo verbaut.

Die Beklagte zu 2) ist Herstellerin und Entwicklerin des streitgegenständlichen
Fahrzeugs. Den Motor inklusive Motorsteuergerät und Abgasrückführungssystem
erwarb die Beklagte zu 2) von der Beklagten zu 1). Das Fahrzeug verfügt weder über
einen NOx-Speicherkatalysator noch über einen SCR-Katalysator.

Das Kraftfahrtbundesamt hat mit der Begründung, es lägen unzulässige
Abschalteinrichtungen vor, einen amtlichen Rückruf unter der Referenznummer 8096

und dem Herstellercode ALA1 angeordnet. Infolge wurde ein Software-Update auf dem Fahrzeug des Klägers aufgespielt.

Am 13.12.2019 verkaufte der Kläger das Fahrzeug zu einem Verkaufspreis von 43.000,00 EUR. Das Fahrzeug wies bei Verkauf eine Laufleistung von 73.500 km auf.

Der Kläger behauptet,

es komme eine illegale Aufheizstrategie zum Einsatz, die nur bei gleichzeitigem Vorliegen bestimmter „Initialisierungsparameter“ aktiviert werde, die so eng sind, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirke. Hierdurch werde erreicht, dass die Stickoxide im gesetzlichen Rahmen blieben.

Es komme überdies ein unzulässiges Thermofenster zum Einsatz. Hierdurch werde die Abgasreinigung degressiv abhängig von der Außentemperatur heruntergefahren.

Der Motor sei unter Einbindung des Vorstandes der Beklagten zu 1) bewusst in der Weise manipuliert worden, um durch Kundentäuschung bei der Beklagten eine Gewinnoptimierung unter Umgehung behördlicher Vorgaben zu erzielen. Dieses Verhalten sei als sittenwidrig zu qualifizieren. Der Kläger sei daher so zu stellen, wie er stünde, wenn er von den Manipulationen gewusst hätte.

Auch die Beklagte zu 2) habe sittenwidrig gehandelt. Sie habe vom Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtungen Kenntnis gehabt. Jedenfalls habe sie nach Bekanntwerden der Manipulationen des Motors EA189 den Einsatz unzulässiger Abschaltvorrichtungen für möglich gehalten und durch den weiterhin erfolgte Verkauf der Fahrzeuge einen Schaden der Käufer billigend in Kauf genommen. Dies folge auch daraus, dass der Beklagten zu 2) der Einsatz eines sog. Thermofensters bekannt sein müsse, da dieses branchenüblich sei. Die Beklagte zu 2) habe Kenntnis vom Einsatz der konkret vom KBA monierten Abschaltvorrichtungen gehabt, da es bei Entwicklung des Fahrzeugs und zur Vorbereitung der Emissionstest umfangreiche interne Tests geben müsse, bei denen eine etwaige Manipulation auffallen müsse. Jedenfalls müsse die Beklagte zu 2) bei Konstruktion des Fahrzeugs auch Kenntnisse von der Funktionsweise der Motorsteuerung haben.

Nachdem der Kläger ursprünglich beantragte,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an der Kläger 72.534,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges Porsche Cayenne S Diesel, 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5), FIN: _____, abzüglich einer Nutzungsentschädigung in 0,15486482 EUR pro gefahrenem Kilometer seit dem 20.10.2016, die sich nach folgender Formel berechnet:

$$(72.534,00 \times 76.200 \text{ gefahrene Kilometer}) : 457.200 \text{ km};$$

2. festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des PKWs des Klägers, Porsche Cayenne S Diesel, 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5), FIN: _____, in Annahmeverzug befinden;
3. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, an den Kläger Schadensersatz zu zahlen für zukünftige Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Porsche Cayenne S Diesel, 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5), FIN: _____, mit illegaler Motorsoftware resultieren;

beantragt er nunmehr,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger 29.534,00 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, abzüglich einer Nutzungsentschädigung von 4.870,50 EUR, die sich nach folgender Formel berechnet:

$$(29.534,00 \times 30.700 \text{ gefahrene Kilometer}) : 457.200 \text{ km}.$$

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie tragen vor,

neben den vom KBA monierten Softwarefunktionalitäten lägen keine beanstandenswerten Funktionsweisen des Motors vor. Die Beanstandungen seien durch eine Anpassung der Motorsteuersoftware beseitigt worden. Hierdurch sei der Schaden des Klägers entfallen. Jedenfalls stünde ihm nach Verkauf seines Fahrzeugs kein Anspruch mehr zu.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und gegenüber der Beklagten zu 1) und 2) in Höhe von 18.786,93 EUR begründet, im Übrigen unbegründet.

Es ist ausschließlich über den zuletzt gestellten Antrag zu entscheiden. Die Änderung der Anträge stellt eine zulässige Klageänderung nach § 264 Nr. 1, 2 ZPO dar.

A.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Schadenersatz gegen die Beklagte zu 1) in Höhe von 18.786,93 EUR gemäß § 826 BGB.

I.

Das Gericht hat nach dem Prozessstand zugrunde zu legen, dass das Fahrzeug zumindest vor dem Update und damit zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger mindestens eine unzulässige Abschaltvorrichtung in der Motorsteuersoftware enthielt. Die Beklagte zu 1) ist diesem Vortrag des Klägers nicht ausdrücklich entgegengetreten. Vielmehr hat sie im Rahmen dieses Rechtsstreits trotz ausdrücklichen Hinweises im Termin vom 24.08.2021 sich nicht näher zu den Einzelheiten erklärt, sondern an ihrer bewusst vagen Formulierung, es werde nicht in Abrede gestellt, „dass das Fahrzeug von einem verpflichtenden Rückruf wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erfasst“ (Klageerwiderung S. 13) sei, die vergleichbar in einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten Verwendung findet, festgehalten. Der Beklagten hätte jedoch im Wege der sekundären Darlegungslast obliegen, darzulegen, warum sie selbst nicht von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgeht.

Eine sekundäre Darlegungslast trifft den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei, wenn diese keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung hat, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm unschwer möglich und zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dem Bestreitenden obliegt es im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, Nachforschungen zu unternehmen, wenn ihm dies zumutbar ist. Die sekundäre Darlegungslast führt jedoch weder zu einer Umkehr der Beweislast noch zu einer über die prozessuale Wahrheitspflicht und

Erklärungslast (§ 138 Abs. 1, 2 ZPO) hinausgehenden Verpflichtung des in Anspruch Genommenen, dem Anspruchsteller alle für seinen Prozess Erfolg benötigten Informationen zu verschaffen. Genügt der Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast nicht, gilt die Behauptung des Anspruchstellers nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden (BGH NJW 2021, 1669 Rn. 26, beck-online m.w.N.).

Der Kläger hat gewichtig dargelegt, warum er vom Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgeht. Das KBA hat im Rahmen der Rückrufaktion eine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt, wobei es gerichtsbekannt ist, dass das KBA zwischen verpflichtenden Rückrufaktionen und „freiwilligen Nachbesserungen“ (etwa zur Verbesserung der Luftqualität im Rahmen des nationalen Forum Diesel) differenziert. Dieser Einschätzung des KBA ist die Beklagte zu 1) nicht entgegengetreten, sondern hat vielmehr die Software ihrer Fahrzeuge angepasst und damit eine Art faktisches Anerkenntnis abgegeben. Der Beklagten hat vor diesem Hintergrund eine Erklärung zur Abschaltvorrichtung obliegen.

II.

Die Beklagte zu 1) handelte auch sittenwidrig i.S.d. § 826 BGB.

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. Schon zur Feststellung der objektiven 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. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass der Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (statt aller BGH NJW 2021, 1669 Rn. 17, beck-online m.w.N.).

Zwar begründet nicht jede Abschaltvorrichtung eine Haftung wegen Sittenwidrigkeit. So ist etwa jedenfalls nach der EuGH-Entscheidung nunmehr das „Thermofenster“ als unzulässige Maßnahme anzusehen, jedoch begründet das Thermofenster nach der neueren Rechtsprechung des BGH nicht für sich genommen den

Sittenwidrigkeitsvorwurf (vgl. BGH NJW 2021, 921 Rn. 16 ff.). Vorliegend geht es jedoch nicht um ein Thermofenster, zumal die Beklagte selbst darauf verweist, dass das KBA dieses nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung ansieht. Vielmehr geht es darum, dass die Beklagte die eine Motorsteuersoftware zunächst so entwickelte, dass sie auf dem Prüfstand eine höhere Effektivität aufwies als im realen Verkehr. Es sind keine technischen oder sonstigen Gründe dafür erkennbar, aus denen die Schadstoffminderung nahezu ausschließlich im Prüfstandbetrieb funktionierte, wenn es der Beklagte nicht auf eine Manipulation der Werte gerade im Prüfstandbetrieb ankam, um zur eigenen Gewinnmaximierung den Motor als „sauber“ präsentieren zu können.

Vor dem Hintergrund der sekundären Darlegungslast aufgrund des KBA-Bescheides hätte es der Beklagten zu 1) obliegen, näher zu den Umständen vorzutragen, nach denen es zum Einsatz der Abschaltvorrichtung kam und die Beklagte zu 1) deren Einsatz für zulässig erachtete. Dies tat sie trotz ausdrücklichen Hinweises nicht.

III.

Auch die Einbindung des Vorstandes ist hier anzunehmen: Die Klägerseite hat vorgetragen, welche Bedeutung die Motorenentwicklung für die Beklagte zu 1) hatte und dass nach üblicher Unternehmensstruktur Berichtsketten bis zum Vorstand gerade bei unternehmenswesentlichen Entscheidungen üblich sind. Ferner ist darauf zu verweisen, dass jedenfalls nach Bekanntwerden der Manipulation beim EA189-Motor im Jahr 2015 im gesamten VW-Konzern Berichtsaufträge der Vorstände zu den jeweils anderen Motortypen nahe gelegen hätten, wenn die Vorstände nicht schon zuvor eingebunden waren. Jedenfalls zum Zeitpunkt des Erwerbs des Klägers entspricht es üblicher Organisationsstrukturen von Großunternehmen, dass der Vorstand sich zumindest in der Zeit ab Herbst 2015 Gewissheit über die selbst entwickelten und vertriebenen Motoren verschafft hat. Eine Offenlegung zum streitgegenständlichen Motor ist dagegen vor den Maßnahmen des KBA durch die Beklagte gerade nicht erfolgt. Daher ist anzunehmen, dass der eingebundene Vorstand jedenfalls bewusst trotz Kenntniserlangung schwieg, so dass die Zurechnungsvoraussetzung (§ 31 BGB) für sittenwidriges Verhalten vorliegen.

IV.

Die sittenwidrige Schädigung ist nach Auffassung des Gerichts auch kausal für die Kaufentscheidung des Klägers gewesen, denn es ist anerkannt, dass es bei

täuschendem (bzw. manipulativem) Verhalten für die Darlegung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Täuschung und Abgabe der Willenserklärung ausreichend ist, dass der Getäuschte Umstände dargetan hat, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten und nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung gehabt haben können (vgl. etwa BGH Urt. v. 12.05.1995 – V ZR 34/94 – in NJW 1995, 2361 zu § 123 BGB). Bereits die Lebenserfahrung spricht dafür, dass ein Käufer eines Kfz von diesem Kauf Abstand nehmen würde, wäre ihm bekannt, dass das Fahrzeug die formal bestehende EG-Typengenehmigung gar nicht hätte erhalten dürfen (vgl. auch OLG Düsseldorf, Urteil vom 18.12.2019 – 18 U 58/18). Von der Manipulation bei der Beklagten ist hier mit dem Motor der wertvollste und elementarste Bestandteil des Fahrzeugs betroffen. Die manipulierten Daten haben Einfluss auf die Schadstoffklasseneingruppierung und die Zulassung. Nach der Lebenserfahrung ist daher davon auszugehen, dass sie auf die Kaufentscheidung der Klägerin Einfluss hatten, ohne dass es darauf ankommt, ob er im Ankaufgespräch konkret äußerte, ein besonders schadstoffarmes Fahrzeug erwerben zu wollen.

V.

Der Kläger ist so zu stellen, wie sie stünde, wenn die Beklagte zu 1) ihr gegenüber den Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen offengelegt hätte. Mithin ist der Kaufpreis von 72.534,00 zu erstatten, während der Kläger im Wege der Vorteilsanrechnung das Fahrzeug herauszugeben hat. Da das Fahrzeug nicht mehr im Vermögen des Klägers befindlich ist, hat er das erlangte Surrogat herauszugeben, mithin den erhaltenen Verkaufspreis in Höhe von 43.000,00 EUR. Dieser Wert ist auf den gezahlten Kaufpreis anzurechnen.

Der Kläger muss sich zudem nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Bei der Berechnung des Wertes der gezogenen Nutzungen geht das Gericht grundsätzlich von folgender Formel aus:

$$\text{Gebrauchsvorteile} = \text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer} : \text{Restlaufleistung}$$

Auch bei dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug ist keine höhere Laufleistung als 250.000 km zugrunde zu legen. Die nach dem Maßstab des § 287 ZPO zu bestimmende voraussichtliche Gesamtlauflistung des Fahrzeugs wird nicht allein durch die Motorisierung fixiert. Es kommt daher nicht darauf an, ob ein 4.2-l-Motor

generell geringeren Verschleiß hat. Vielmehr bleibt es dabei, dass für vergleichbare Fahrzeuge mit einer Laufleistung oberhalb von 250.000 km kein nennenswerter Restwert mehr zu erzielen ist. Daher muss sich der Kläger Nutzungsvorteile von 10.747,07 EUR anrechnen lassen, so dass insgesamt noch ein Zahlbetrag von 18.786,93 EUR verbleibt.

VI.

Der Schaden bzw. Anspruch entfällt auch nicht rückwirkend durch Verkauf des Fahrzeugs oder Aufspielen des Software-Updates. Hierdurch wird der Schaden des Klägers, der in der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit besteht, nicht beseitigt.

VII.

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB.

B.

Der Kläger hat ebenfalls einen Anspruch gegen die Beklagte zu 2) aus § 826 BGB in Höhe von 18.786,93 EUR; die Beklagte zu 2) haftet neben der Beklagten zu 1) als Gesamtschuldner.

Der willentliche Einsatz einer illegalen Abschaltvorrichtung begründet den Vorwurf der Sittenwidrigkeit mit der Folge, dass der gezahlte Kaufpreis abzüglich der gezogenen Nutzungen und unter Herausgabe des Fahrzeugs bzw. seiner Surrogate dem Kläger zu erstatten ist (s.o.). Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit ist nicht auf den Hersteller des Motors beschränkt. Vielmehr kommt ein sittenwidriges Vorgehen auch dann in Betracht, wenn die für die Beklagte zu 2) handelnden verantwortlichen Personen i.S.d. § 31 BGB wussten, dass die von der Beklagten zu 1) gelieferten Motoren mit einer auf arglistige Täuschung des KBA abzielenden Software ausgestattet waren, und die von der Beklagten zu 2) hergestellten Fahrzeuge in Kenntnis dieses Umstands mit diesem Motor versehen und in den Verkehr brachten (vgl. BGH NJW 2021, 1669 Rn. 21, beck-online). Gleiches gilt, wenn die verantwortlichen Personen der Beklagten zu 2) erst nach Inverkehrbringen der Fahrzeuge Kenntnis vom Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen besaßen. In diesem Falle hätte es ihnen obliegen, den Verkauf der Fahrzeuge zu stoppen oder jedenfalls auf eine Aufklärung hinzuwirken. Qualitativ besteht hinsichtlich des Sittenwidrigkeitsvorwurfes kein Unterschied, ob von Anfang an Kenntnis vom Einsatz

illegaler Abschaltvorrichtungen bestand oder diese Kenntnis erst später aufgefunden ist und gleichwohl trotz dieser Erkenntnis wie gehabt weiter verfahren wurde. Denn in diesem Falle bringt auch die Beklagte zu 2) ab Kenntnis wissentlich und willentlich Fahrzeuge in den Verkehr, die mit einer Software ausgestattet sind, die der Umgehung der Vorgaben für den Emissionsausstoß dienen und dadurch den Käufer der Fahrzeuge der Gefahr der Stilllegung aussetzen.

Der bloße Umstand, dass die Beklagte zu 1) die von der Beklagten zu 2) entwickelten und gelieferten, rechtswidrig manipulierten Motoren in ihre Fahrzeuge einbaute, genügt insoweit zwar nicht. Denn dies allein spricht – auch unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte für den Automobilhersteller und der mit dem Einsatz der rechtswidrigen Abschaltvorrichtung verbundenen Risiken – noch nicht für die Annahme, die Unternehmensleitung der Beklagten zu 2) sei in die diesbezügliche strategische Entscheidung ihrer Muttergesellschaft eingebunden gewesen (vgl. BGH NJW 2021, 1669 Rn. 30, beck-online).

Jedoch ist vorliegend von einer Kenntnis der i.S.d. § 31 BGB verantwortlichen Organe der Beklagten zu 2) ist auszugehen. Der Kläger hat substantiiert und nachvollziehbar dargelegt, weswegen es wahrscheinlich ist, dass bei der Entwicklung des Fahrzeugs die Beklagte zu 2) Einblicke in die Funktionsweise des Motors gewinnt, wobei unerheblich ist, ob sie diese unmittelbar von der Beklagten zu 1) gewinnt oder aufgrund eigener Tests. Er hat dargelegt, dass bei der Entwicklung des Fahrzeugs umfangreiche Tests, die den Motor und seine Funktionsweise einschließen, vonnöten sind. Es erscheint auch plausibel, dass ein Fahrzeughersteller und –entwickler ein zentrales Bauteil wie den Motor nebst Motorsteuerung nicht „von der Stange“ kauft, sondern im Rahmen der Entwicklung Anpassungen notwendig sind, jedenfalls aber bei Entwicklung die Funktionsweise inkl. Steuerung des Motors bekannt sein müssen. So trug gerichtsbekannt die VW AG als Konzernmutter der Beklagten in Fällen zum EA189 umfangreich dazu vor, weswegen die Konzeptionierung des Softwareupdates für den EA189 erhebliche Zeit in Anspruch genommen habe, da das Update nicht pauschal auf jedes Fahrzeug mit dem Motor EA189 übertragen werden könne, sondern vielmehr auf die jeweiligen Fahrzeugmodelle nebst ihrer jeweiligen Spezifikationen anzupassen sei. Dies lässt es plausibel erscheinen, dass das Fahrzeug nicht ohne Ansehung der Motorsteuerungssoftware entwickelt werden kann. Ferner ist plausibel, dass die Beklagte zu 2) eigene Messungen, auch der Emissionswerte, vornimmt. Dies ist schon allein deshalb der Fall, weil es lebensfremd ist, dass sich die Beklagte zu 2)

vom Ergebnis der Prüfstandsmessungen überraschen lässt. Vor diesem Hintergrund ist auch der Vortrag des Klägers nicht pauschal, abwegig oder „ins Blaue hinein“ erfolgt.

Dem substantiierten Vortrag des Klägers ist die Beklagte zu 2) nicht substantiiert entgegengetreten, sondern hat sich pauschal darauf zurückgezogen, sie sei nicht Herstellerin des Motors. Dies genügt vor dem Hintergrund des Vortrags des Klägers im vorliegenden Rechtsstreit nicht (OLG Düsseldorf Urf. v. 30.1.2020 – 13 U 81/19, BeckRS 2020, 1048 Rn. 39, beck-online), was der Beklagten zu 2) vor dem Hintergrund der von ihr selbst zitierten vorgenannten Rechtsprechung des OLG Düsseldorf auch bewusst sein muss. Vor diesem Hintergrund hätte die Beklagte zu 2) konkret darlegen müssen, warum die Beklagte zu 2) bzw. ihr Vorstand bei Entwicklung des Fahrzeugs keine Kenntnis von der Funktionsweise des Motors einschließlich Motorsteuerung und Abgasreinigungssystem hatte. Dem steht auch nicht die Entscheidung des OLG Düsseldorf, Urf. v. 26.1.2021 – I-23 U 73/19, entgegen. Der letztzitierten Entscheidung ist zu entnehmen, dass die Beklagte zu 2) substantiiert, anders als vorliegend, dem Vortrag der Klagepartei entgegengetreten ist (vgl. auch OLG Dresden Urf. v. 12.11.2020 – 9a U 2437/19, BeckRS 2020, 32522 Rn. 41, beck-online).

Da im vorliegenden Prozess mithin davon auszugehen ist, dass die Beklagte zu 2) bei Entwicklung des Fahrzeugs Kenntnis von den Abschaltvorrichtungen hatte, kommt es vorliegend nicht mehr darauf an, ob sie nachträglich Kenntnis erlangt hat oder aufgrund von Überprüfungspflichten hätte Kenntnis erlangen müssen.

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB.

C.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

Der Streitwert wird auf 67.198,41 EUR festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Landgericht Kleve statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder das Landgericht die Beschwerde zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Kleve, Schloßberg 1 (Schwanenburg), 47533 Kleve, schriftlich in

deutscher Sprache oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerde kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichtes abgegeben werden. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Melssen