



Beglaubigte Abschrift

**Landgericht Hamburg**

Az.: 329 O 260/18

Verkündet am 17.04.2019

JAng  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



**Urteil**

**IM NAMEN DES VOLKES**

In der Sache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte PartG mbH**, Alter Steinwall 1-3, 20459 Hamburg, Gz.:

gegen

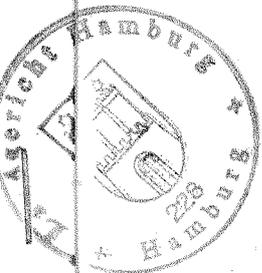
**Volkswagen AG,**

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 29 - durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Grossam als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 15.02.2019 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 13.786,08 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz p.a. seit dem 17.07.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs der Marke „Volkswagen“, Modell „Caddy“, Techn. 1,6l TDI 55 kW (75 PS) mit der FIN



2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger weitere € 1.139,54 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Fahrzeugs der Marke „Volkswagen“, Modell „Caddy“, Techn. 1,6l TDI 55 kW (75 PS) mit der FIN seit dem 16.07.2018 in Verzug befindet.
4. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreites.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
6. Die hinsichtlich der Nebenforderung und des Feststellungsantrages zu 4. weitergehende Klage wird abgewiesen.

n

### Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadenersatz für das im Rahmen des sogenannten „Diesel- und Abgasskandals“ in der Öffentlichkeit bekannt gewordene Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen mit einer Motorsteuerungssoftware der Beklagten.

Der Kläger erwarb am 15.04.2013 das von der Beklagten hergestellte KFZ der Marke „Volkswagen“, Modell „Caddy“, Techn. 1,6l TDI 55 kW (75 PS) mit der FIN als Neuwagen zu einem Preis von € 18.700 inkl. MwSt. (Anlage K 20). Das Fahrzeug wurde dem Kläger von einer Vertragshändlerin der Beklagten, der verkauft und am 12.06.2013 übergeben.

Im streitgegenständlichen Fahrzeug war eine, zur Regelung des Motors der Baureihe „EA 189“ bestimmte Software installiert, die den Ausstoß von Abgasen dahingehend regel-

te, dass bei Betrieb auf einem Prüfstand (Modus 1) Abgase zurück in den Motor zur erneuten Verbrennung geführt werden. Dadurch gelangen weniger Stickoxid-Moleküle (NOx) in die Umwelt. Auf dem Prüfstand werden deshalb entsprechend weniger Stickoxide im Abgas des Fahrzeuges gemessen.

Im normalen Fahrbetrieb (Modus 0) erkennt die Software die geänderten Bedingungen und schaltet in eine Betriebsart, in der weniger Abgase dem Motor zur erneuten Verbrennung zugeführt werden. Dadurch sind die messbaren Werte der im Abgas des Fahrzeuges abgegebenen Stickoxide höher als im Modus 1.

Diese Software wurde bei der Herstellung von Fahrzeugen gezielt und systematisch im Konzern der Beklagten millionenfach verwendet, um die gesetzlichen Vorgaben an den messbaren Ausstoß von schädlichen Abgasen auf dem Prüfstand einzuhalten. Die Verwendung der Software wurde ab 2014 zunächst durch Ermittlungen US-amerikanischer Behörden bekannt und ab September 2015 durch die Beklagte öffentlich eingeräumt. Daraufhin ordnete das Kraftfahrtbundesamt (KBA) den Rückruf sämtlicher Fahrzeuge an, auf denen die Software installiert worden war, weil es von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausging. Es gab der Beklagten auf, Maßnahmen zu entwickeln und zu ergreifen, um die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Die Beklagte reagierte und entwickelte eine aktualisierte Version der Software (das „Softwareupdate“), nach deren Installation die Abgasrückführung nur noch in dem mit Modus 1 beschriebenen Betrieb des Fahrzeuges erfolgen soll. Diese gab das KBA ab dem 01.06.2016 zur Distribution an die betroffenen Fahrzeuge durch die Beklagte frei. Das KBA betrachtet das Aufspielen des Softwareupdates, das in jeder Vertragswerkstatt der Beklagten zur Verfügung steht, als verpflichtend.

Auch der Kläger wurde von der Beklagten angeschrieben und dazu aufgefordert, sein Fahrzeug zum Aufbringen des Softwareupdates vorzustellen. Dies geschah am 22.02.2017 (Anlage K 21).

Mit Schreiben vom 28.06.2018 unter Fristsetzung bis zum 16.07.2018 ließ der Kläger die Beklagte auffordern, den mit der Klage begehrten Schadenersatz Zug um Zug gegen Über-

gabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeuges auszugleichen. Die Beklagte lehnte dies ab. Die Messung des Kilometerstandes ergab zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung eine Laufleistung von 78833 km.

Der Kläger behauptet, dass er mit dem Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug eine Verpflichtung eingegangen sei, die er ohne die vorsätzliche Entwicklung und das Inverkehrbringen der Software durch die Beklagte nicht eingegangen wäre. Der Beklagten sei zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens klar gewesen, dass das Fahrzeug im tatsächlichen Betrieb erheblich über den Grenzwerten liegende Stickoxid-Emissionen verursache und daher in besonders verkehrsreichen Innenstädten Fahrverbote drohten.

Ferner behauptet der Kläger, dass der Vorstand der Beklagten über den Einsatz der Software von Anfang an informiert gewesen wäre. Denn schon bei der Entwicklung des Motors sei die Tatsache als „Diesel-Dilemma“ bekannt geworden, dass es keine Möglichkeit gäbe, gleichzeitig einen leistungsstarken, kraftstoffsparenden Motor zu entwickeln und dabei die gesetzlichen Grenzwerte über den Ausstoß von Stickoxiden einzuhalten.

Weiterhin habe das von der Beklagten aufgespielte Softwareupdate das streitgegenständliche Fahrzeug nicht in einen vertragsgemäßen, mangelfreien Zustand versetzt. Es seien vielmehr Folgeschäden durch dieses zu befürchten, etwa durch eine Veränderung des Verbrauchs, des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, der Motorleistung oder Verschleiß von Abgasrückführungsventil und Speicherkatalysator. Die genauen Auswirkungen seien unvorhersehbar.

Der Kläger ist der Auffassung, dass ihm aufgrund des Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Fahrzeuges durch die Beklagte ein Anspruch aus vorsätzlich sittenwidriger Schädigung zustehe. Bei der von der Beklagten verwendeten Software handele es sich um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 4 i.V.m. Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Vor dem Hintergrund der millionenfachen Täuschung ihrer Kunden sowie staatlicher Behörden und unter Berücksichtigung der Länge des Zeitraums, in welchem die Beklagte Fahrzeuge mit der Software vertrieb, seien ihre Handlungen schon ihrem Inhalt nach als sittenwidrig zu betrachten.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger € 14.074,93 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz hieraus seit dem 17.07.2018, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges VW Volkswagen Caddy, Fahrgestellnummer: abzüglich der Zahlung einer Nutzungsent-schädigung in Höhe von 0,062 € pro gefahrenem km seit dem 16.07.2018, die sich nach folgender Formel

$(€ 18.700 \times \text{gefahrne Kilometer}) : 300.000 \text{ km}$

berechnet, zu zahlen;

2. von außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von € 1.184,05 freizuhal-ten;

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges VW Volkswagen Caddy, Fahrgestellnummer: in Annahmeverzug befindet;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche weitere Schäden, die aus dem Erwerb des Fahrzeuges VW Volkswagen Caddy, Fahrge-stellnummer: resultieren werden, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nunmehr durch die Installation des Softwareupdates die gesetzlichen Grenzwerte einhalte und darüber hinaus keine nachteiligen Folgen für den Kläger zu erwarten seien. Ferner seien die Vorstandsmitglieder der Be-klagten an der Entwicklung der Software weder beteiligt gewesen, noch hätten sie davon gewusst.

Die Beklagte ist der Auffassung, dass die streitgegenständliche Software keine unzulässi-

ge Abschalttrichtung darstelle und der Kläger durch ihre Verwendung keinen wirtschaftlichen oder normativen Schaden erlitten habe, weil es jederzeit sicher und fahrbereit gewesen sei. Eine sittenwidrige Schädigung oder gar ein Betrug sei nicht anzunehmen.

Für den umfangreichen Parteivortrag im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst überreichten Anlagen Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

1.) Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Zahlung von 13.817,24 Euro Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs VW Volkswagen Caddy, Fahrge-  
stellnummer: gemäß §§ 826, 31, 249 BGB.

Der Kläger ist i. S. v. § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden, was der Beklagten zuzurechnen ist.

A) Das Gericht teilt die Auffassung des LG Kiel (Urteil vom 18.05.2018, 12 O 371/17), dass die schädigende Handlung darin liegt, dass die Beklagte (u. a.) das Fahrzeug des Klägers unter Geheimhaltung der bewusst eingebauten Funktion zur Manipulation der Emissionswerte auf dem Prüfstand in den Verkehr gebracht hat.

Die Beklagte hat sich die EG-Typengenehmigung nach der Schadstoffklasse EU5 durch Manipulation des Schadstoffausstoßes im Prüfstand erschlichen. Das Gericht teilt insoweit die Bewertung durch das KBA, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt.

Der Argumentation der Beklagten zu dieser Frage folgt das Gericht nicht. Tatsächlich liegt unstreitig eine Software vor, die dafür sorgt, dass beim Verbrennungsprozess bis zur Emission nur unter Prüfbedingungen die geforderten Grenzwerte für Abgase (hier NOx) eingehalten werden, während im realen Fahrbetrieb in der Umwelt durch einen veränderten Prozess zwingend ein Vielfaches an diesem schädlichen Abgas entsteht. Die Einführung von Vorgaben, die nur unter Laborbedingungen eingehalten werden müssen, dienen (wohl) zur Vereinfachung der Prüfung. Auch wenn danach unter realen Bedingungen abweichende Ergebnisse nicht zu beanstanden sind, widerspricht es doch ersichtlich dem Sinn und Zweck der Vorgaben, einen – verborgenen – gesonderten Betriebsmodus zu installieren, der dafür sorgt, dass im Labor der Verbrennungsprozess völlig anders abläuft als unter Realbedingungen und nur aufgrund dieses gesonderten Betriebsmodus, der nur für das Labor bestimmt ist, die (Labor-) Grenzwerte eingehalten werden. Sinn und Zweck der Vorgabe von Abgasgrenzwerten ist ersichtlich die Schonung der Umwelt. Wenn die Vorgaben ausschließlich im Labor eingehalten werden können und die dort erreichten Werte mit denen, die unter realen Bedingungen erreicht werden, aber auch gar nichts zu tun haben, sondern aufgrund eines abweichenden Verbrennungsprozesses (hier ohne bzw. ohne nennenswerte Abgasrückführung) exorbitant höher sind, liegt ersichtlich zumindest eine Umgehung der Vorschriften über die Vorgaben von Grenzwerten vor.

Dementsprechend ist es auch die Erwartung des Käufers an die übliche Beschaffenheit eines Fahrzeugs, dass dieses rechtlich vorgegebene Grenzwerte für Abgase dort – annähernd – einhält, wo er es nutzt und wo sich die Abgase schädlich auswirken, also auf der Straße und nicht im Labor, wo es niemals zum Einsatz durch den Käufer kommt. Der Käufer rechnet nicht damit, dass für die Prüfung im Labor ein – verborgener – gesonderter Betriebsmodus verwendet wird, der allein dort für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt, und diese im realen Fahrbetrieb nicht einmal dann eingehalten werden, wenn zufällig gleiche Bedingungen gegeben sind wie im Labor.

Aufgrund der Verwendung der Software bestand zudem die Gefahr, dass dem Fahrzeug die Zulassung entzogen würde, es also nicht mehr nutzbar wäre.

Der Kläger wurde infolge der verborgenen Software schon deshalb geschädigt, weil er den Kaufvertrag über das Fahrzeug abgeschlossen hat. Das Gericht ist davon überzeugt, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, wenn ihm gesagt worden wäre, dass das Fahrzeug vorgeschriebene Schadstoff-Grenzwerte allein im Labor aufgrund einer verheimlichten Software einhalten kann und deshalb die Gefahr besteht, dass seine Zulassung erlöschen könnte.

B) Das schädigende Verhalten war sittenwidrig. Die Verwendung der verborgenen Software bedeutet eine bewusste Täuschung, die die Zulassung des Fahrzeugs und dessen Vermarktung erst ermöglichen sollte, also auf den Abschluss von Verträgen unter Wirkung dieser Täuschung gerichtet war. Das Gericht teilt die Auffassung des LG Kiel (a. a. O.; so auch diese Kammer im Urteil vom 28.12.2018, 329 O 87/18), wonach das Verhalten der Beklagten sowohl wegen seines Zwecks als auch wegen des angewandten Mittels mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung als verwerflich anzusehen ist:

„Die Beklagte hat mit dem Einsatz der Manipulationssoftware massenhaft und mit erheblichem technischem Aufwand gesetzliche Vorschriften zum Umwelt- und Gesundheitsschutz ausgehebelt und zugleich Kunden getäuscht. Sie hat damit nicht einfach nur Abgasvorschriften außer Acht gelassen und erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt, sondern zugleich eine planmäßige Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden, den Verbrauchern und Mitwettbewerbern vorgenommen, um der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder sie wettbewerbsfähig zu halten, weil sie entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil sie aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen teureren Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sit-

tenwidrig erscheinen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Anschaffung eines Fahrzeugs für einen Verbraucher in der Regel um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht handelt und ein Verbraucher als technischer Laie die Manipulation nicht erkennen kann. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit des Verbrauchers bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt, was eine besonders verwerfliche Vorgehensweise darstellt. Die Beklagte hat bewusst das ihr entgegengebrachte Vertrauen der Verbraucher ausgenutzt. Sie verfügt über ein über viele Jahre gewachsenes überdurchschnittliches Vertrauen, das auf einer in der Vergangenheit erfolgreichen Unternehmenspolitik sowie einem Qualitätsanspruch beruhte, von dem der Durchschnittsbürger annahm, dass die Beklagte ihm überwiegend gerecht wird. Dieses Vertrauen hat sie genutzt, als sie in der jüngeren Vergangenheit mit der besonderen Umweltverträglichkeit der von ihr entwickelten Dieselmotoren geworben hat. Verbraucher haben die dort angepriesenen technischen Merkmale und aufgezeigten Grenzwerte insbesondere auch deshalb nicht infrage gestellt, weil die Beklagte insofern als glaubwürdig galt. Tatsächlich erfüllten die beworbenen Motoren ohne die Software allerdings nicht einmal die gesetzlichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist als verwerflich einzuordnen.

Zwar ist es nicht schon verwerflich, wenn ein Unternehmen seinen eigenen Ansprüchen oder denjenigen der Verbraucher nicht genügt. Ein Unternehmen darf sich auch auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen, wenn es dies will. Die unternehmerische Freiheit findet ihre Grenze jedoch dort, wo - wie hier - das besondere Vertrauen unter Inkaufnahme einer essenziellen Schädigung der potentiellen Kunden ausgenutzt wird, um aus Gewinnstreben sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Die Beklagte ist ein bedeutender Fahrzeughersteller und -exporteur Deutschlands, so dass von ihr vorgenommene gezielte Manipulationen in Genehmigungsverfahren geeignet sind, das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu untergraben. Aus der Konzerngröße der Beklagten können sich aus einer solchen gezielten Manipulation des Genehmigungsverfahrens Risiken in volkswirtschaftlich relevanter Dimension ergeben. Wenn die Beklagte behauptet, dass die Folgen des Einsatzes der Software für die klagende Partei (und andere Käufer betroffener Fahrzeuge) nicht spürbar seien, ändert dies nichts daran, dass die Beklagte ein solches Risiko negativer Entwicklungen mit volkswirtschaftlich messbaren Aus-

wirkungen jedenfalls ihrem mit missbräuchlichen Mitteln verfolgten eigenen Gewinnstreben untergeordnet hat und damit verwerflich handelte.“

C) Dieses vorsätzliche und sittenwidrige schädigende Verhalten ihrer Mitarbeiter ist der Beklagten zuzurechnen. Die Mitarbeiter der Beklagten in der Entwicklungsabteilung haben bewusst und absichtsvoll die „Umschaltlogik“ im Rahmen der Serienproduktion einbauen lassen. Die Beklagte haftet für dieses Verhalten der verantwortlichen Mitarbeiter wegen Organisationsverschuldens. Der Anwendungsbereich des § 31 BGB wird bei Organisationsmängeln erweitert (Palandt-Ellenberger, BGB, 78. Aufl., § 31, Rn. 7 f. m. w.N.). Juristische Personen sind verpflichtet, den Gesamtbereich ihrer Tätigkeit so zu organisieren, dass für alle wichtigen Aufgabengebiete ein verfassungsmäßiger Vertreter zuständig ist, der die wesentlichen Entscheidungen selbst trifft. Entspricht die Organisation diesen Anforderungen nicht, muss sich die juristische Person so behandeln lassen, als wäre der tatsächlich eingesetzte Verrichtungsgehilfe ein verfassungsmäßiger Vertreter. Die Beauftragung eines wichtigen Aufgabenkreises an einen Funktionsträger oder Bediensteten begründet daher für die juristische Person eine Haftung ohne Entlastungsmöglichkeit. Hat sie dem Vertreter eine selbstständige Stellung mit eigener Entscheidungsbefugnis eingeräumt, ist er verfassungsmäßiger Vertreter; ist das nicht geschehen, ist § 31 BGB wegen eines Organisationsmangels anwendbar.

Der Einbau der streitgegenständlichen Software in Millionen von Fahrzeugen stellt, wie ausgeführt, eine wesentliche Entscheidung mit großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Beklagte dar. Hat nicht der Vorstand und auch nicht der Leiter der Entwicklungsabteilung als Repräsentant gemäß § 31 BGB diese weitreichende Entscheidung getroffen, sondern - wie von der Beklagten vorgetragen - Mitarbeiter auf nachgeordneten Arbeitsebenen alleine, muss sich die Beklagte so behandeln lassen, als wären diese Mitarbeiter ihre verfassungsmäßigen Vertreter. Wenn es der Vorstand der Beklagten zuließ, dass Mitarbeiter auf nachgeordneten Arbeitsebenen eine so schwerwiegende Entscheidung frei treffen konnten, ohne naheliegende organisatorische Vorkehrungen dagegen zu ergreifen, ist eine Zurechnung geboten. Das sittenwidrige schädigende Verhalten der Mitarbeiter wird dann dem Vorstand

zugerechnet.

D) Gleichfalls kann eine Zurechnung der Sittenwidrigkeit deswegen erfolgen, weil die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast nicht genügt hat. Eine solche sekundäre Darlegungslast entsteht, wenn die primär darlegungs- und beweisbelastete Partei Anknüpfungsfactschlüssig vorgetragen hat und sich daraus eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit ihres Vortrages ergibt vor dem Hintergrund, dass der darlegungspflichtige Kläger außerhalb des für seinen Anspruch erheblichen Geschehensablauf steht und der Beklagte alle wesentlichen Tatsachen kennt (vgl. BGH Urteil vom 17.12.2014, Az. IV ZR 90/13, Rz. 21 = NZI 2015, 271; BGH NJW 2008, 982, 984).

So liegt der Fall hier. Nach lebensnaher Betrachtung ist es sehr unwahrscheinlich, dass Entscheidungen von diesem Ausmaß, wie die Beklagte ausführt, „unterhalb der Vorstandsebene getroffen wurden“ (Bl. 161 d. Akte) oder jedenfalls ohne Kenntnis derselben. Denn der Kläger hat in seinem Vortrag ausführlich und zur Überzeugung des Gerichtes plausibel dargelegt, dass die vorsätzlich handelnden Mitarbeiter der Beklagten ihre Handlungen geplant, systematisch, gezielt, grenzüberschreitend und konzernübergreifend ausführten. Ein solches Vorgehen ist aber nach aller Lebenswahrscheinlichkeit in einem Unternehmen wie der Beklagten regelmäßig nur dann möglich, wenn dies vom Vorstand als leitendes Organ geprüft, abgesehen, koordiniert und mit den nötigen Ressourcen ausgestattet wird. Aufgrund der grenzüberschreitenden millionenfachen Ausführung, die einen erheblichen Zeitraum umspannt wäre es nämlich sehr schwer für einzelne Mitarbeiter der Beklagten ihr Vorgehen ohne Kenntnis des Vorstandes dauerhaft aufrecht zu erhalten. Es ist überraschend, dass der sonst sehr umfassend ausgeführte Vortrag der Beklagten zu diesem Thema weitgehend schweigt und sich auf das einfache Bestreiten der vom Kläger plausibel dargelegten Zusammenhänge beschränkt (vgl. Bl. 35, 36, 161 d.A.). Es mag sein, dass die insoweit angestellten Ermittlungen der Beklagten auch mithilfe der vom Kläger bezeichneten Anwaltskanzlei der Beklagten noch nicht vollständig in den letzten Winkeln abgeschlossen ist. Es ist aber für die Beklagte zumutbar, die schon ihr bekannten wesentlichen Ergebnisse dieser Ermittlungen offenzulegen, um ihrer sekundären Darlegungslast gerecht zu werden. Wenigs-

tens wäre von ihr dabei zu erwarten gewesen, konkret darzulegen, dass und wie einzelne Mitarbeiter unter Ausschluss des Vorstandes die Software pflichtwidrig beauftragen, bezahlen und verwenden ließen. Da dies nicht einmal im Ansatz erfolgte, ist das einfache Bestreiten der Beklagten hier unbeachtlich.

E) Der Schaden des Klägers ist nicht dadurch nachträglich entfallen, dass die Beklagte ein Software-Update anbietet. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Kläger durch ein Software-Update so stehen würde, wie er stünde, wenn es das schädigende Verhalten nicht gegeben hätte. Dabei kann dahinstehen, ob das Update mit den befürchteten Nachteilen verbunden ist oder nicht. Allein die Möglichkeit von Nachteilen und die öffentliche Diskussion darum, wie um den sog. „Dieselskandal“ überhaupt, haften dem Fahrzeug weiter als Makel an, den es ohne das schädigende Verhalten nicht aufwiese. Dieser Makel wirkt sich wertmindernd aus, und zudem ist der Geltungswert des Fahrzeugs beeinträchtigt. Dieser spielt bei der Entscheidung für oder gegen den Kauf eines bestimmten Fahrzeugs keine geringe Rolle, wie schon ein flüchtiger Blick auf Kfz-Werbung offenbart. Unstreitig wurde hier mit Umweltfreundlichkeit geworben. Damit wird ein Fahrzeug der streitgegenständlichen Art nun zuallerletzt assoziiert.

F) Gemäß § 249 BGB hat die Beklagte den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Wie ausgeführt, hätte der Kläger dann das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben. Die Beklagte hat ihm daher den Kaufpreis von 18.700,00 Euro zu erstatten und erhält dafür (Zug um Zug) das Fahrzeug. Anzurechnen ist im Wege des Vorteilsausgleichs eine Nutzungsentschädigung für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Kläger durch die Vorteilsausgleichung unzumutbar belastet oder die Beklagte unbillig begünstigt würde. Der Kläger hatte den tatsächlichen Gebrauchsvorteil. Er hätte sonst ein anderes Fahrzeug oder Verkehrsmittel benötigt.

Zum Schluss der mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug eine Laufleistung von 78.333

Kilometern. Das Gericht geht – bei dem als langlebig bekannten Dieselfahrzeug – von einer zu erwartenden Gesamtleistung von 300.000 km aus (§ 287 ZPO). Danach ergibt sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 4.882,72 Euro (Bruttokaufpreis 18.700,00 Euro x gefahrene Kilometer 78333 km ./.. Leistung bei Kauf 300.000 km).

Es verbleibt somit ein zu ersetzender Betrag in Höhe von 13.817,24 Euro.

2.) Der Kläger hat einen Anspruch auf Zinsen aus §§ 291, 288 BGB, auch wenn das Fahrzeug zurückgegeben ist und Nutzungsausgleich abzuziehen ist (vgl. BGH NJW-RR 2013, 825 ff).

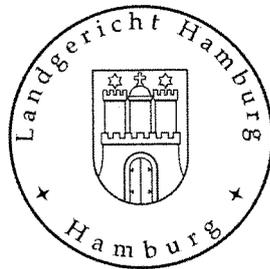
3.) Die Beklagte befindet sich in Annahmeverzug. Der Kläger hat ihr die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs mit dem Schreiben vom 28.06.2018 (Anlage K 22) ordnungsgemäß angeboten. Dagegen kann Feststellung der Ersatzpflicht weiterer Schäden (Antrag zu 4.) nicht verlangt werden, weil nicht ersichtlich ist, dass derzeit noch nicht bezifferbare Schäden drohen und mit der Abwicklung der Sache alle Schäden des Klägers ausgeglichen sind.

4.) Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten sind gemäß §§ 826, 249 BGB ebenfalls zu erstatten, allerdings nur in Höhe von 1.029,35 Euro. Die Beauftragung eines Rechtsanwalts war notwendig und zweckmäßig. Für die Berechnung kann allerdings lediglich eine 1,3 Geschäftsgebühr bezogen auf den Wert der erfolgreichen Klage zugrunde gelegt werden. Eine erhöhte Geschäftsgebühr ist nicht gerechtfertigt. Da hier offenbar der Kläger noch nicht ge-

zahlt hat, ist Freistellung zu verlangen.

5.) Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO.

Grossam  
Vorsitzender Richter am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift  
Hamburg, 18.04.2019

JAng  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt  
- ohne Unterschrift gültig