

Aktenzeichen:
3 O 358/18



Landgericht Ulm

EINGEGANGEN

13. Sep. 2019

HAHN RECHTSANWÄLTE
PartG mbB

Im Namen des Volkes

Endurteil

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn Rechtsanwälte Partnerschaft**, Marcusallee 38, 28359 Bremen, Gz.:
23517-18/MTC

gegen

- 1) **Audi AG**, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorsitzenden Rupert Stadler, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Freshfields Bruckhaus Deringer**, Bockenheimer Anlage 44, 60322 Frankfurt, Gz.: DR-000348 MoKr

- 2) **Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG**, vertreten durch d. Vorstand, Im Birkenwald 24, 70435 Stuttgart
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hogan Lovells International LLP**, Karl-Schamagl-Ring 5, 80539 München, Gz.: 145176.000085

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Ulm - 3. Zivilkammer - durch den Richter Konstandt als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20.03.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte Ziff. 1 wird verurteilt, an die Klagepartei 48.050,31 € nebst Zinsen in Höhe von neun Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 20.11.2018 zu bezahlen sowie die Klagepartei aus allen Verbindlichkeiten betreffend den Darlehensvertrag mit der Santander Consumer Bank AG zur Vertrags-Nummer ' ' in Höhe von derzeit 23.348,00 € freizustellen, jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe- und Übereignungsanspruchs bzgl. des Fahrzeuges Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: ' ' aus dem oben genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Santander Consumer Bank.
2. Die Beklagte Ziff. 1 wird verurteilt, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.723,67 EUR freizustellen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte Ziff. 1 mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: ' ', in Annahmeverzug befinden.
4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziff. 1 verpflichtet ist, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeuges Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: ' ' mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
5. Von den Gerichtskosten trägt die Klagepartei 58 % und die Beklagte Ziffer 1 42 %. Die Klagepartei trägt die außergerichtlichen Kosten der Beklagten Ziffer 2. Von den außergerichtlichen Kosten der Klagepartei trägt die Beklagte Ziffer 1 42 %. Die Klagepartei trägt von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten Ziffer 1 15 %. I.Ü. tragen die Parteien ihre außergerichtlichen Kosten selbst.
6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf bis zu 95.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei begehrt Rückabwicklung eines Kaufvertrags über den streitgegenständlichen Pkw, Freistellung von weiter bestehenden Darlehensverbindlichkeiten, die Feststellung des Annahmeverzuges der Beklagten, die Feststellung weiterer Schadenstragungspflicht der Beklagten sowie Freistellung von vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten nach deliktsrechtlichen Vorschriften wegen des Einsatzes einer Software in den Dieselmotor des Fahrzeugs Porsche Cayenne, 3,0 Liter-V&-Diesel (Euro 6).

Die in 47506 Neukirchen-Vluyn ansässige Klagepartei schloss vertreten durch ihre Geschäftsführerin am 12.02.2016 mit der Firma Hofele Automobile in 73092 Heiningen einen Kaufvertrag über den im Tenor näher bezeichneten Pkw zum Kaufpreis von 80.000,00 €. Hinsichtlich der Einzelheiten des Kaufvertrages wird auf die Anl. K 1a (Bl. 36 d.A.) verwiesen. Der Kilometerstand des Fahrzeugs betrug bei Übergabe laut Vertrag 17.500 km.

Hinsichtlich des Kaufpreises zahlte die Klagepartei einen Betrag i.H.v. 30.000,00 € an und verpflichtete sich überdies bezüglich des Restkaufpreises, seit dem 01.04.2016 Darlehensraten in Höhe von monatlich 898,00 €, wobei die erste Rate abweichend 859,98 € betrug, an die Santander Consumer Bank AG zu bezahlen, weil der Restkaufpreis bei Selbiger durch ein Darlehen finanziert wurde. Das Darlehen läuft bis zum 01.03.2021. Wegen des Inhalts des Darlehensvertrags wird auf die Anl. K 2a und K 2b (Bl. 38 ff. d.A.) verwiesen. Das Fahrzeug wurde an die Darlehensgeberin zur Sicherheit übereignet.

Die Beklagte Ziff. 1 ist Herstellerin des Motors, welcher in das streitgegenständliche Fahrzeug eingebaut ist. Die Beklagte Ziff. 2 ist Herstellerin des Fahrzeugs.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist 3.0 l V6 Dieselmotor des Typs EA 897 verbaut. Der Fahrzeugtyp verfügt über eine nach wie vor wirksame EG-Typgenehmigung nach der EU6-Norm.

Nach Bekanntwerden der Dieseldiagnostik stellte eine Untersuchungskommission u.a. für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp fest, dass sich im NEFZ warm-Test die Nox-Emissionen beim Motoren der streitgegenständlichen Art verdoppeln. Durch die geringe Motorlast im „Schwachlastzyklus“ NEFZ würden die für die Effektivität des SCR-Katalysators notwendigen Abgastemperaturen erst spät erreicht werden. Im NEFZ 10°C-Test würden sich NOx-Werte in Höhe des 3-fachen des Grenzwertes zeigen, was nach der Vorschrift als eine Veränderung des Emissionsverhaltens des Abgassystems gesehen werden könne.

Die Porsche Deutschland GmbH wendete sich mit einem Schreiben folgenden Inhalts u.a. an die Käufer des streitgegenständlichen Motortyps:

„(...)

mit diesem Schreiben möchten wir Ihnen mitteilen, dass ein Software-Update aufgrund einer angeordneten Rückrufaktion von Fahrzeugen des Typs Porsche Cayenne 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6) vorgenommen werden muss. In einem begrenzten Fertigungszeitraum sind Dieselmotoren mit einer Motorsteuergeräte-Software verbaut worden, durch welche die Stickoxidwerte (NOx) im Vergleich zum Prüfstandlauf (NEFZ) und realem Fahrbetrieb verschlechtert werden. Aus diesem Grund ist eine Umprogrammierung des Motorsteuergerätes erforderlich. Von dieser Maßnahme ist auch Ihr Porsche betroffen. Das benötigte Software-Update, dessen Eignung und Wirksamkeit umfassend überprüft wurde, steht nunmehr auch für Ihr Fahrzeug zur Verfügung.

(...).“

Mit rechtskräftigem Bescheid ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt den Rückruf der Fahrzeuge der Marke Porsche Cayenne und Macan Euro 6 u.a. mit dem streitgegenständlichen Motortyp an und verpflichtete die Hersteller im Wege einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typen Genehmigung, bei allen betroffenen Fahrzeugen die als „*unzulässige Abschaltvorrichtungen*“ beurteilten Elemente zu beseitigen. Das streitgegenständliche Fahrzeug war hiervon auch betroffen (vgl. Anl. K 13, Bl. 84 d.A.; K 27, Bl. 263 d.A.). Der VW-Konzern hat hiernach im Zusammenhang mit der Anordnung des KBA ein sog. Software-Update entwickelt. Dieses hat das KBA freigegeben. Dieses Update hat die Klagepartei aufspielen lassen.

Im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 69.219 km auf.

Mit vorgerichtlichem Anwaltsschreiben vom 24.07.2018 wurden die Beklagten erfolglos zur Rückzahlung des Kaufpreises aufgefordert (vgl. Anl. K 3, Bl. 60 ff. d.A).

Die Klagepartei trägt vor, sie sei vor dem Kauf des streitgegenständlichen Fahrzeuges auf der Suche nach einem umweltfreundlichen und wertstabilen Fahrzeug gewesen. Auch und gerade der Spritverbrauch habe für sie eine große Rolle gespielt, weshalb sie sich für ein Dieselfahrzeug entschieden habe.

Im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges sei jedenfalls von der Beklagten Ziff. 1 mit Kenntnis der Beklagten Ziff. 2 eine illegale Abschaltvorrichtung verwendet worden, um die geltenden Abgasnormen zu umgehen. Die Manipulationen hätten zur Folge, dass die für die Zulassung des Fahrzeugs einzuhaltenen Schadstoffwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten würden. Die tatsächlichen Schadstoffwerte ihres Fahrzeuges im normalen Fahrbetrieb lägen erheblich oberhalb der gesetzlichen Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 für eine Zulassung. Der von ihr erworbene PKW sei wegen der manipulierten Software bereits zum Zeitpunkt der Übergabe nicht ihren Vorstellungen entsprochen. Sie sei von den Beklagten getäuscht worden. In Kenntnis dieser täuschungsrelevanten Umstände hätte sie das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben.

Hochrangige Führungspersonlichkeiten der Beklagten hätten von der Manipulation gewusst, diese angewiesen und gebilligt. Hieran war nicht nur der Vorstand der Beklagten, sondern auch zahlreiche ihrer Mitarbeiter beteiligt. Es sei zwischen den einzelnen Vorständen der Konzerngesellschaften, d.h. der VW AG und derjenigen der Beklagten, besprochen worden, dass die manipulierten Motoren und Motorsteuergeräte auch für die Fahrzeuge der Beklagten Ziff. 2 verwendet werden sollten.

Eine folgenlose Nachbesserung der Problematik sei nicht möglich. Nach Aufspielen des im VW-Konzern entwickelten Software-Updates lägen erhebliche negative Veränderungen am Fahrzeug vor.

Sie meint, ihr stünde ein Anspruch gegenüber den Beklagten jedenfalls aus § 826 BGB zu.

Die Klagepartei beantragt zuletzt:

1.

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klagepartei 60.493,98 EUR nebst Zinsen in Höhe von neun Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit, abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in EUR pro gefahrenem km seit dem 19.02.2016, die sich nach folgender Formel berechnet:

$(80.000,00 \text{ EUR} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 500.000 \text{ km}$

zu zahlen;

2.

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klagepartei aus allen Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Santander Consumer Bank AG zur Vertrags-Nummer [REDACTED] in Höhe von derzeit 23.348,00 EUR freizustellen;

jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe- und Übereignungsanspruchs bzgl. des Fahrzeuges Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: [REDACTED], aus dem oben genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Santander Consumer Bank.

3.

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.723,67 EUR freizustellen.

4.

festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des PKWs der Klagepartei, Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: [REDACTED], in Annahmeverzug befinden.

5.

festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs Porsche Cayenne, 3,0-Liter-V6-Diesel (Euro 6), FIN: [REDACTED], mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

6.

die Beklagten zu verurteilen, an die Klagepartei Zinsen in Höhe von 4 % aus 30.000,00 EUR vom 19.02.2016 bis Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten beantragen übereinstimmend:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagten tragen vor, das Fahrzeug verfüge über keine Umschaltlogik des EA 189 (EU5)-Motors. Mit der im September 2015 bekannt gewordenen Dieseldiagnostik habe der vorliegende Fall nichts zu tun. In dem streitgegenständlichen Fahrzeug würden ein SCR-Katalysator sowie eine Abgasrückführung zur Reduktion des Stickoxidausstoßes eingesetzt. Nach Auffas-

sung des Kraftfahrt-Bundesamtes sei bei dem Modell Porsche Cayenne Diesel die Konditionierung des Warmlaufmodus im Straßenbetrieb nicht ausreichend gewesen, was nunmehr durch eine Anpassung der entsprechenden Steuerungssoftware geändert würde. Anders als bei Fahrzeugen mit EA 189 (EU5) Motor müsse kein neuer Betriebsmodus für den Motor entwickelt werden, sondern lediglich die Konditionierung des SCR-Katalysators geändert werden.

Die Beklagte Ziff. 2 trägt überdies vor, da sie den streitgegenständlichen Motor nicht hergestellt habe, könne sie vorliegend auch nicht in Anspruch genommen werden.

Sie hätten die Klagepartei nicht sittenwidrig geschädigt, sie hätten insbesondere nicht getäuscht. Das Fahrzeug sei sicher und uneingeschränkt nutzbar. Im Übrigen müsse die Klagepartei für einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB den Nachweis erbringen, dass ein Vorstandsmitglied der Beklagten im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses einen entsprechenden Schädigungsvorsatz aufgewiesen habe. Ein Vorsatz einer den Beklagten zurechenbaren Person sei nicht dargelegt. Selbst wenn jedoch ein Anspruch der Klagepartei auf Rückzahlung des Kaufpreises bestünde, müsse er sich jedenfalls die gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs anrechnen lassen.

Zur Ergänzung des Tatbestands wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen und sonstiger Aktenbestandteile sowie auf das Verhandlungsprotokoll Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässigen Klagen (A.) haben insgesamt nur zum Teil Erfolg, weil sie gegen die Beklagte Ziff. 2 gänzlich unbegründet- und gegenüber der Beklagten Ziff. 1 nur teilweise begründet sind(B.).

A.

Die Klagen sind insgesamt zulässig.

1. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Ulm folgt aus § 32 ZPO.

Die Prüfung der örtlichen Zuständigkeit hat auf der Grundlage des klägerischen Sachvortrages zu erfolgen (vgl. BGH, Urteil vom 25.11.1993 – IX ZR 32/93 –, juris Rn. 16; *Toussaint* in: BeckOK ZPO, Stand 01.12.2017, § 12 Rn. 13).

Die Klagepartei hat u. a. einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen. Da bei § 826 BGB der Eintritt eines Schadens zum Tatbestand gehört (vgl. *Reichold* in: Herberger/Martinek/Rüßmann u. a., jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 826 Rn. 7) ist auch der Ort des Schadenseintritts Begehungsort im Sinne des § 32 ZPO (vgl. *Toussaint*, a.a.O., § 32 Rn. 13).

Ort des Schadenseintritts ist der Wohnort der Klagepartei als Geschädigter (vgl. *Toussaint*, a.a.O., § 32 Rn. 12.1) zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses sowie der Ort des Vertragsschlusses selbst. Jedenfalls einer dieser Anknüpfungsorte befand sich laut Kaufvertrag im Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses im Bezirk des Landgerichts Ulm.

2. Der geltend gemachte Antrag auf Feststellung, dass sich die Beklagten mit der Annahme des streitgegenständlichen Fahrzeuges in Annahmeverzug befinden, ist im Hinblick auf die zwangsvollstreckungsrechtlichen Vorschriften der §§ 756, 765 ZPO zulässig, insbesondere ist das gem. § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse gegeben.
3. Der Antrag auf Feststellung der weiteren Schadenstragungspflicht der Beklagten ist zulässig, weil ein Feststellungsinteresse besteht. Es wurde ausreichend substantiiert behauptet und vorgetragen, dass die Entstehung von weiteren Schäden nicht völlig ausgeschlossen erscheint, was grundsätzlich ausreichend ist, um ein Feststellungsinteresse zu begründen. Nach Auffassung der Kammer scheint es ausreichend wahrscheinlich, dass jedenfalls die Entstehung von weiteren Schäden u.a. als Folge des Updates trotz Rückabwicklung möglich ist (Steuerschäden usw.).

B.

Der Klägerin steht dem Grunde nach ein Anspruch gegen die Beklagte Ziff. 1 aus § 826 BGB zu (I.). Gegenüber der Beklagten Ziff. 2 steht ihr hingegen kein Anspruch zu (II.).

I.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadloshaltung gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Die Klägerin hat einen Schaden erlitten, der durch ein vorsätzliches Verhalten der Beklagten entstanden ist, welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist. Aufgrund dessen steht der Klägerin Schadensersatz zu.

1.

Die Klagepartei hat durch den Abschluss des Kaufvertrags über das streitgegenständliche Fahrzeug einen Schaden erlitten.

a) Da § 826 BGB hinsichtlich des Schadens begrifflich nicht auf die Verletzung bestimmter Rechte oder Rechtsgüter abstellt, ist ein Schaden im Sinne von § 826 BGB nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, die bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Vielmehr stellt darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung einen Schaden dar (vgl. BGH, Urteil vom 19. Juli 2004 – II ZR 217/03 –, juris Rn. 41; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, juris Rn. 19), unabhängig davon, ob der Abschluss für das Opfer wirtschaftlich nachteilig ist oder nicht (Oechsler in Staudinger, BGB (2014), § 826 Rn. 118). Denn das Vermögen wird nicht nur als ökonomischer Wert geschützt, sondern zugleich auch die auf das Vermögen bezogene Dispositionsfreiheit des jeweiligen Rechtssubjekts (Wagner in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 42). Bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit kommt es daher maßgeblich auf den Zeitpunkt Vertragsabschlusses an und nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt (vgl. Wagner in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2017, § 826 Rn. 43 m.w.N.).

b) Die Klagepartei hat einen Schaden erlitten, indem sie einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen hat, das nicht ihren Vorstellungen entsprach, weil es formal über eine EG-Typgenehmigung verfügte, tatsächlich indes aufgrund der im Motor eingebauten Abschaltanlage i. S. v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 die Voraussetzungen für die Erteilung der

EG-Typgenehmigung nicht erfüllte, und damit die Gefahr bestand, dass die Zulassung widerrufen wird, was Nutzungsbeschränkungen und einen Wertverlust nach sich gezogen hätte.

Die streitgegenständliche Programmierung der Motorsteuerungssoftware ist gesetzeswidrig. In der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007. Dass in dem streitgegenständlichen Motortyp eine solche unzulässige Abschalteinrichtung implementiert ist, steht aufgrund der bindenden Tatbestandswirkung des Bescheids des KBA fest, in welchem die Beklagte zur Durchführung einer Rückrufaktion und Beseitigung der unzulässigen Abschalteinrichtungen aufgefordert wird. Dieser Bescheid ist nicht angefochten worden, mithin bestandskräftig. Überdies ergibt sich dies ohnehin aus den vorgelegten Anlagen K 13, Bl. 84 d.A.; K 27, Bl. 263 d.A.

Von Ausnahmen im Bereich der Amtshaftung abgesehen, in denen die Amtspflichtverletzung im Erlass eines rechtswidrigen Verwaltungsakts bestehen soll, entfalten solche unanfechtbaren Verwaltungsakte eine sogenannte Tatbestandswirkung dahingehend, dass auch Zivilgerichte nicht nur die Tatsache des Erlasses des Verwaltungsakts als solche, sondern auch die Feststellung und/oder die Regelung, die mit dem Verwaltungsakt verbunden ist, als für sie bindend anzunehmen haben. Die Gerichte haben solche Verwaltungsakte, auch wenn sie fehlerhaft sind, grundsätzlich zu beachten, solange sie nicht durch die zuständige Behörde oder durch ein zuständiges Gericht aufgehoben worden sind. Die in dem Bescheid getroffenen Regelungen oder Feststellungen sind unbesehen, ohne eigenständige Prüfung der Rechtmäßigkeit des Verwaltungsakts zugrunde zu legen (OLG Braunschweig, Urteil vom 19.02.2019 - 7 U 134/17; LG Braunschweig 3. Zivilkammer, Urteil vom 31.08.2017, 3 O 21/17 (055); LG Hamburg, Urteil vom 13.4.2018 – 308 O 507/16).

Aufgrund der Installation der unzulässigen Abschalteinrichtung wäre das Kraftfahrt-Bundesamt zum Widerruf der Typgenehmigung berechtigt gewesen, weil es von der Beklagten Ziff. 1 über das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen getäuscht wurde. Im für die Feststellung eines Schadens maßgebenden Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses bestand damit die Gefahr des Bekanntwerdens der Manipulation und des sofortigen Widerrufs der Zulassung ohne Auflagen. Gleichgültig für den Schadenseintritt ist die spätere Vorgehensweise des Kraftfahrt-Bundesamtes, die dazu geführt hat, dass die Typgenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug aktuell noch fortbesteht und der Kläger jedenfalls derzeit sein Fahrzeug noch ohne Einschränkungen nutzen kann. Auf die Bewertung eines latenten Schadens in dem Sinne, dass möglicherweise durch Nachbesserungsarbeiten eine Leistungsminderung oder andere Nachteile verursacht werden, kommt es ebenso wenig an.

Aufgrund der aufgeführten Nachteile entsprach das Fahrzeug nicht den Vorstellungen der Klagepartei. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist davon auszugehen, dass der Käufer eines Fahrzeuges bei Abschluss des Kaufvertrages davon ausgeht, dass das erworbene Fahrzeug mangelfrei ist, den gesetzlichen Vorschriften genügt und ohne Einschränkungen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf und, dass diese Vorstellungen für seinen Kaufentschluss von Bedeutung sind (vgl. BGH, Urteil vom 12. Mai 1995 – V ZR 34/94 –, juris Rn. 17; LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 – 6 O 119/16 –, juris Rn. 36). Da die Typgenehmigung nur durch den Einbau einer verbotenen und verschwiegenen Abschaltvorrichtung erreicht wurde und ohne diese Einrichtung bzw. bei Kenntnis der zuständigen Behörden vom Vorhandensein der Abschaltvorrichtung die Typgenehmigung nicht erteilt worden wäre, war die Vorstellung der Klägerin bei Kaufvertragsabschluss falsch und der Erwerb des Fahrzeuges begründet bereits aus diesem Grund einen Schaden

c) Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Unerheblich ist es daher, ob die Klagepartei das Update aufgespielt hat oder nicht. Die technische Überarbeitung mittels Update wäre im Übrigen rechtlich lediglich als Angebot der Schadenswiedergutmachung zu bewerten (vgl. OLG Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 05.03.2019 - 13 U 142/18).

d) Der Schaden ist auch nicht dadurch entfallen, dass die Klagepartei das streitgegenständliche Fahrzeug an die Bank sicherungsübereignet hat. Der Klagepartei ist gleichwohl im vorliegenden Rechtsstreit aktivlegitimiert. Sie hat durch Vertragsabschluss einen Schaden erlitten. Auch steht die Eigentümerstellung der Drittbank der beantragten Zug-um-Zug-Veurteilung nicht entgegen. Ob die Klagepartei die von ihr Zug-um-Zug geschuldete Gegenleistung aufgrund des bestehenden Fremdeigentums erfüllen kann, liegt allein in ihrem Risikobereich und spielt ausschließlich für das Vollstreckungsverfahren eine Rolle. Überdies hat die Klagepartei vorliegend tatsächlich schlussendlich die Abtretung des Herausgabeanspruchs und nicht die Rückübereignung angeboten.

2.

Die Klagepartei hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten Ziff. 1 als Herstellerin des streitgegenständlichen Motors erlitten.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten besteht in dem Inverkehrbringen des gesetzeswidrigen Motors EA 897, welcher mit einer gezielt programmierten Motorsteuerungssoftware mit einem nur für den Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) entwickelten Fahrmodus zur Einhaltung der für die EG-Typgenehmigung erforderlichen Emissionswerte ausgestat-

tet ist.

a) Zwischen diesem Verhalten der Beklagten und dem Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages durch die Klagepartei besteht der für eine Haftung der Beklagten gem. § 826 BGB erforderliche adäquate Zusammenhang (vgl. Wagner, a.a.O., § 826 Rn. 45; BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, juris Rn. 15).

Grundsätzlich ist ein adäquater Zusammenhang gegeben, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war (Grüneberg in Palandt, BGB, 77. Auflage 2018, Vorb. v. § 249 Rn. 26; BGH, Urteil vom 19. Oktober 2016 – IV ZR 521/14 –, juris Rn. 15 m.w.N.). Wie bereits ausgeführt wurde, kann nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden, dass der Käufer einen für den eigenen Gebrauch vorgesehenen Pkw nur dann erwirbt, wenn dieser mangelfrei ist. Jedenfalls wird ein Käufer ohne weiteres davon ausgehen, der Hersteller werde nicht systematisch und planmäßig Fahrzeuge konstruieren und produzieren, die nicht die Voraussetzungen für die Zulassungsfähigkeit bieten. Da es sich hierbei um eine grundlegende und berechtigte Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserfahrung ohne weiteres als gegeben unterstellt werden, ohne dass der Käufer deren Relevanz für seinen konkreten Kaufentschluss bewiesen hat.

Es fehlt entgegen dem Vortrag der Beklagten auch weder an der Täuschung noch an der Entscheidungskausalität. Voraussetzung ist nach Auffassung des Gerichts grundsätzlich, dass der Käufer von der Manipulation des konkreten Fahrzeugs Kenntnis hatte, das er zu erwerben beabsichtigte und, dass ihm die Bedeutung der Manipulation und die sich daraus ergebenden bzw. noch drohenden Konsequenzen vollständig bewusst war. Hier ist auf die Laienebene abzustellen und es sind alle Konsequenzen sowohl in rechtlicher als auch tatsächlicher und technischer Hinsicht zu berücksichtigen. Die Beweislast hierfür, muss nach Auffassung der Kammer, die freilich mit Vorsatz agierende Beklagte Ziff. 1 tragen. Die vorliegende Kenntnis des Käufers von der öffentlichen Berichterstattung allein schadet nicht. Die Einrichtung einer Informationsplattform im Internet, ist nach Auffassung der Kammer ebenfalls irrelevant. Zum einen ist es für einen Laien schwierig, hier Informationen zu generieren. Ein Abgleich ist grundsätzlich nur mittels individualisierter Prüfung möglich. I.Ü. liegt im Verhalten der Klagepartei, die Angaben der Beklagten wahr unterstellt, ein bloß der Kenntnis verschließendes Verhalten vor. Die arglistig Täuschenden Beklagte Ziff.1 kann kein Vorteil daraus erwachsen, dass u.U. leicht fahrlässige Unkenntnis vorliegt. Hierbei ist zu beachten, dass nach allg. Meinung selbst gröbste Fahrlässigkeit in Arglistfällen nicht einmal ein Mitverschulden begründet.

Die Angaben der glaubwürdigen Geschäftsführerin der Klagepartei im Termin waren überdies glaubhaft und nachvollziehbar, weil sie lebensnah und in sich stimmig waren. Das Gericht konnte sich schon hieraus die Überzeugung bilden, dass eine Kenntnis bei Kauf nicht vorlag. Für das Gericht ist es auch nachvollziehbar, dass ein Laie, ohnehin nicht über vertiefte Kenntnisse über verschiedene Motortypen verfügt. Auch die öffentliche Berichterstattung vermochte keine zwingende Kenntnis zu begründen. Gleiches gilt für die Ad-hoc-Mitteilung aus 2015 nach § 15 WpHG. Hierbei ist zu beachten, dass diese Mitteilung zuerst einmal nur an die Aktionäre gerichtet war und deshalb einem Laien, welcher ein Fahrzeug kauft, nicht zugänglich bzw. nicht bekannt sein musste. Die Mitteilung richtet sich in erster Linie an Anleger. Überdies war einem Laien bis mindestens Ende 2016 nicht bekannt, dass auch Fahrzeuge von Konzernschwestern betroffen sein könnten und nicht nur VW Fahrzeuge betroffen sind.

Die Klagepartei hätte das Fahrzeug freilich nicht gekauft, sofern sie Kenntnis von der Betroffenheit des Fahrzeugs von der Dieselproblematik gehabt hätte. Eine andere Auffassung ist schon gar nicht lebensnah. Kein Käufer begehrt den Erwerb eines stigmatisierten Fahrzeugs. Auch erschließt sich für das Gericht nicht, aus welchem Grund ein Käufer ein Fahrzeug im Wissen der Betroffenheit erwerben sollte, um danach Rückabwicklung i.F. einer Klage geltend zu machen i.R. welcher auch Nutzungsersatz in Abzug zu bringen ist und ein gewisses Prozessrisiko besteht.

b) Auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm ist eine Zurechnung nicht zu verneinen. Hierbei kommt es nicht allein auf die Frage an, welchem Zweck die EG-VO 715/2007 dient. Denn der Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB folgt nicht unmittelbar aus dem Verstoß gegen die Verordnung, sondern aus der arglistigen Täuschung über deren Einhaltung bzw. aus dem Inverkehrbringen eines gesetzwidrigen Fahrzeugs (vgl. LG Offenburg, Urteil vom 12.05.2017 – 6 O 119/16 –, juris Rn. 40).

Zudem ist die EG-Typgenehmigung eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit des Fahrzeuges. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emissions- und Verbrauchswerte entspricht und hat den Zweck, Verbrauchswerte nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher objektive und genaue Informationen zu bieten (vgl. LG Stuttgart, a.a.O. Rn. 37). Ein Verstoß gegen die Regelungen der EG-VO 715/2017 ist daher für den Rechtskreis des Kunden eindeutig von Bedeutung (vgl. LG Offenburg, a.a.O., Rn. 40 ff.; LG Bielefeld, Urteil vom 16. Oktober 2017 - 6 O 149/16 -, juris Rn. 44).

3.

Der Beklagten Ziff. 1 sind die Handlungen ihrer Mitarbeiter, welche die Entwicklung bzw. den systematischen Einbau der Manipulationssoftware angeordnet oder zugelassen haben, nach § 31 ZPO zuzurechnen.

a) Bei der Beklagten Ziff.1 handelt es sich um eine juristische Person, die gemäß § 31 BGB grundsätzlich für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter haftet. Im Rahmen des § 826 BGB beschränkt sich die Zurechnung nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn, sondern eine juristische Person trifft über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften möchte, kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft geregelt ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (vgl. BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, juris Rn. 12 m. w. N.). Die Repräsentantenhaftung gilt auch nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung (Arnold in Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2015, § 31 Rn. 30).

Bei der Beklagten Ziff.1 hat auch zwangsläufig Kenntnis über die Software vorgelegen, da sie den Motor hergestellt hat.

b) Der Klagepartei hat hinreichend substantiiert behauptet, dass der Einbau der Software mit Wissen und Wollen des seinerzeitigen Vorstands der Beklagten Ziff.1 erfolgt und somit der Beklagten zuzurechnen sei. Da die Klagepartei keinen Einblick in die inneren Abläufe der Beklagten hat, sondern ihre Informationsquellen auf Medien und Vermutungen begrenzt sind, er deswegen dazu nicht im Einzelnen vortragen kann, ist ihr ein weitergehender Sachvortrag nicht zuzumuten. Die Beklagte hat demgegenüber die Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse darzulegen und so der Klagepartei zu ermöglichen, ihrerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und den erforderlichen Beweisantritt vornehmen zu können. Der Beklagten ist daher ein weiterer Sachvortrag hinsichtlich der Frage, welche ihrer Repräsentanten den Einbau der Manipulationssoftware und das Inverkehrbringen der hiermit ausgestatteten Fahrzeuge veranlasst hat, zuzumuten und es obliegt ihr aus diesem Grund die

sekundäre Darlegungslast (vgl. BGH, Urteil vom 07. Dezember 1998 – II ZR 266/97 –, juris Rn. 11; LG Stuttgart, a.a.O., Rn. 44 ff.; LG Heilbronn, a.a.O., Rn. 28 ff.). Ihrer sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nicht nachgekommen. Aufgrund der unzureichenden Angaben der Beklagten zu ihren internen Vorgängen war der Vortrag der Klagepartei, ein oder mehrere Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten von dem gesamten Sachverhalt Kenntnis gehabt, gem. § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu werten.

4.

Das haftungsbegründende Verhalten der Beklagten war auch sittenwidrig.

Als sittenwidrig zu bewerten 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 zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, juris Rn. 16 m. w. N.). Betrifft die potentiell sittenwidrige Handlung nur einen begrenzten Personen- oder Verkehrskreis, so kommt es nur auf die dort herrschenden Moralvorstellungen an (vgl. Förster in BeckOK BGB, Stand 01.11.2017, § 826 Rn. 14 m. w. N.; BGH, Urteil vom 12. Juni 1989 – II ZR 334/87-, Rn. 30 m. w. N.).

Die berechtigten Verkehrserwartungen von Fahrzeugkäufern gehen dahin, dass ein Autohersteller sich gewissenhaft an diejenigen Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt, um nicht der Gefahr eines Widerrufs der Zulassung und einer Stilllegung des Fahrzeuges ausgesetzt zu sein. Tatsächlich hat die Beklagte in großem Umfang und mit erheblichem technischen Aufwand zentrale gesetzliche Vorschriften ausgehebelt und zugleich Behörden und Kunden hierüber getäuscht. Sie hat für das Zulassungsverfahren einen Betriebsmodus entwickelt und eingebaut, dessen alleiniger Zweck in der Manipulation des Genehmigungsverfahrens bestand. Zwar hat sich der Gesetzgeber dafür entschieden, dass es für die EG-Typgenehmigung auf die Laborwerte ankommt. Es ist auch allgemein bekannt, dass die Emissionsangaben der Hersteller unter Laborbedingungen gemessen werden. Hiervon dürfte auch ein durchschnittlicher Fahrzeugkäufer Kenntnis haben. Vorliegend wurden indes im Labor nicht nur deshalb andere Messwerte erzielt als im Normalbetrieb, weil die äußeren Rahmenbedingungen nicht dem normalen Fahrbetrieb entsprachen, sondern weil die Beklagte in das Fahrzeug eine Software eingebaut hatte, wel-

che die Prüfsituation erkannte und zum Zwecke der Manipulation in einen anderen Betriebsmodus schaltete, was nicht nur dem Verbraucher, sondern auch der Behörde bewusst verschwiegen wurde.

Die darüber hinaus für § 826 BGB erforderliche besondere Verwerflichkeit des Verhaltens ergibt sich aus dem Umstand, dass die Beklagte die Manipulation systematisch bei einer in großen Stückzahlen produzierten Fahrzeuggruppe vorgenommen hat, wodurch das Vertrauen einer Vielzahl von Kunden in die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen untergraben wurde und sie mit illegalen Mitteln, nämlich mit Manipulation und Täuschung das für sich gesehen nicht zu beanstandende Ziel der Gewinnmaximierung verfolgt hat (vgl. LG Stuttgart, a.a.O. Rn. 38 ff.; LG Offenburg, a.a.O. Rn. 45 ff.; LG Heilbronn a.a.O. Rn. 21 ff.; OLG Karlsruhe, a.a.O.).

5.

Die Beklagte handelte auch vorsätzlich.

Hierfür ist im Rahmen von § 826 BGB die Kenntnis des Schädigers von dem Eintritt eines Schadens, der Kausalität des eigenen Verhaltens und der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens begründenden Umstände erforderlich. Eine genaue Vorstellung von dem zu erwartenden Kausalverlauf sowie von der Person des Geschädigten wird nicht verlangt. Vielmehr genügt es, wenn der Schädiger die Richtung, in der sich sein Verhalten zum Schaden anderer auswirken könnte, und die Art des möglicherweise eintretenden Schadens vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat (vgl. Wagner a.a.O., § 826 Rn. 25 m. w. N.; BGH, Urteil vom 26. Juni 1989 – II ZR 289/88 –, juris Rn. 13).

Die Beklagte Ziff.1 muss sich das Wissen und Verhalten derjenigen Mitarbeiter, die die Entwicklung und den systematischen Einbau der Manipulationssoftware veranlasst haben, im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware alleine mit dem Ziel eingebaut wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und potentielle Käufer hierüber in Unkenntnis zu lassen, ist der Vorsatz der Beklagten hinsichtlich der für den Tatbestand des § 826 BGB relevanten objektiven Tatsachen zu bejahen.

6.

Die Beklagte Ziff.1 hat der Klagepartei somit gem. §§ 826, 249 BGB sämtliche durch die Manipulation des Fahrzeugs entstandenen Schäden, die über die mit Klageantrag Ziff. 1 geltend gemachte Rückabwicklung hinausgehen, zu ersetzen.

a) Zum einen hat sie den Kaufpreis zurückzubezahlen (Antrag Ziff. 1).

Allerdings muss sich die Klagepartei im Wege der Vorteilsausgleichung diejenigen Vorteile anrechnen lassen, die sie durch die Nutzung des Fahrzeugs erzielt hat. Anderenfalls wäre sie durch das schädigende Ereignis bessergestellt als ohne die Schädigung.

Der Wert der von der Klagepartei gezogenen Nutzungen wird gem. § 287 ZPO auf 12.443,66 € geschätzt.

Der Wert der Nutzung eines Fahrzeuges durch den Käufer ist anhand des Bruttokaufpreises, der Fahrstrecke und der zu erwartenden Gesamtlauflistung auf der Grundlage linearer Wertminderung bei **Gebrauchtwägen** nach folgender Formel zu errechnen (vgl. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage Rn. 3564):

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}}{\text{Gesamtlauflistung in km} - \text{Tachostand bei Kauf}}$$

Bei **Neufahrzeugen** wird die Nutzungsentschädigung wie folgt berechnet:

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}}{\text{Gesamtlauflistung in km}}$$

Der Kaufpreis betrug im vorliegenden Fall laut Kaufvertrag/Rechnung 80.000,00 €. Der Kilometerstand betrug unstreitig zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung 69.219 km. Bei Kauf betrug der Kilometerstand laut Kaufvertrag/Rechnung 17.500 km. Da es sich beim streitgegenständlichen Kfz um ein Dieselfahrzeug mit einem 3,0 l Motor handelt, schätzt die erkennende Kammer dessen Gesamtlauflistung gem. § 287 ZPO auf 350.000 km.

Es ergibt sich folgende Berechnung:

$$\frac{80.000,00 \text{ €} \times (69.219 \text{ km} - 17.500 \text{ km})}{350.000 \text{ km} - 17.500 \text{ km}}$$

Es verbleibt vom ein Restbetrag von **48.050,31 €** (60.493,98 € (von Klägerseite der Rechnung zu Grunde gelegter bislang bezahlter Betrag) - 12.443,67 € (=oben errechneter Nutzungsersatz)).

Ein mangelbedingter Abschlag von der Nutzungsvergütung kommt vorliegend nicht in Betracht.

Denn der Kaufpreis ist für die Berechnung des Nutzungersatzes nur dann zu mindern, soweit der Mangel die Gebrauchstauglichkeit und damit die Nutzung der Kaufsache einschränkt (vgl. Kaiser in: Staudinger, BGB, Neubearbeitung 2012, § 346 Rn. 258).

Hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich. Nachteile im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs sind im Rahmen der Gebrauchstauglichkeit jedenfalls nicht greifbar und können daher einen mangelbedingten Abschlag bei der Bemessung des Nutzungersatzes nicht rechtfertigen (vgl. LG Essen, Urteil vom 19.10.2017 - 9 O 33/17 -, juris Rn. 30).

Die Hauptsacheforderung ist gem. §§ 288 Abs. 1, 286, 291 BGB ab Rechtshängigkeit bzw. ab Verzugseintritt mit neun Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

b) Auch die weiteren Verbindlichkeiten stellen einen Schaden dar (Darlehensvertrag), der im Rahmen der Rechtsfolge des Anspruchs aus § 826 BGB zu beseitigen ist, weil die Klagepartei grundsätzlich so zu stellen ist, als habe sie den Vertrag nicht abgeschlossen (Antrag Ziff. 2).

Das Gericht ist auch davon überzeugt, dass der Vertrag so wie er von der Klagepartei vorgetragen, geschlossen und erfüllt wurde, was sich schon aus den vorgelegten Vertragsunterlagen ergibt.

c) Der Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 249 BGB umfasst grundsätzlich auch die durch die Beauftragung der klägerischen Prozessbevollmächtigten mit der außergerichtlichen Interessenwahrnehmung entstandenen Rechtsanwaltskosten, da die Beauftragung eines Rechtsanwaltes notwendig und zweckmäßig war und daher die vorgerichtlichen Anwaltskosten zum erstattungsfähigen Aufwand gehören (Antrag Ziff. 3). Hiernach hat die Klagepartei grundsätzlich einen Anspruch auf Zahlung der entstandenen außergerichtlichen Kosten bzw. auf Freistellung.

d) Die Beklagte Ziff. 1 befindet sich mit der Annahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Verzug (Antrag Ziff. 4).

Dies ergibt sich aus §§ 293, 295 BGB. Die Prozessbevollmächtigten der Klagepartei haben die Beklagte mit Aufforderungsschreiben zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug-um-Zug gegen Übergabe und Hergabe des Fahrzeugs aufgefordert. Aufgrund der Verpflichtung der Beklagten zur Abholung des Fahrzeugs am Wohnsitz der Klagepartei genügte dieses wörtliche Angebot der Klägerseite nach § 295 BGB zur Begründung des Annahmeverzugs (vgl. KG, Urt. v. 01.09.2011 - 6 U 42/10 -, juris Rn. 25). Denn nach der allgemeinen Regelung des § 269 Abs. 1 BGB ist der auf den Pkw bezogene Rückgewähranspruch am Wohnsitz des Rückgewährschuldners - mithin am Wohnsitz der Klagepartei - zu erfüllen.

Jedenfalls kam die Beklagte, ohne dass es hierfür eines tatsächlichen Angebotes gem. § 294 ZPO bedurfte, spätestens dadurch in Annahmeverzug, dass sie der Klage entgegengetreten ist und damit jegliche Rückabwicklung abgelehnt hat.

e) Aus o.g. Anspruchsgrundlage ergibt sich auch der Anspruch der Klagepartei, dass die Beklagte Ziff. 1 etwaige weitere Schäden zu tragen hat (Antrag Ziff. 5).

f) Im Übrigen hat die Klagepartei keinen Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises nach §§ 849, 246 BGB in Höhe von 4 % p.a. ab Kaufvertragsschluss (Antrag Ziff. 6). Zwar erfasst § 849 BGB jeden Sachverlust durch ein Delikt; dem Begriff der Sache im Sinne des § 849 BGB unterfällt auch Geld, wobei unerheblich ist, ob dieses in bar oder auf andere Art und Weise bezahlt wird (vgl. BGH, Versäumnisurteil vom 26. 11. 2007 - II ZR 167/06). Allerdings hat die Klagepartei durch den Erwerb des Fahrzeuges eine wirtschaftlich gleichwertige Gegenleistung, die uneingeschränkte Möglichkeit das Fahrzeug zu nutzen, erhalten. Der als Kaufpreis hingebene Geldbetrag ist daher nicht ersatzlos weggefallen, sodass ein Nutzungsausfall diesbezüglich nicht zu entschädigen ist. Erwirbt der Kläger - wie hier - einen faktisch nutzbaren Ersatz für sein Geld besteht kein Raum für § 849 BGB. Dieses Ergebnis lässt sich auch über die schadensrechtliche Differenzhypothese begründen: Wäre der Kunde nicht über das Vorliegen der Abschaltvorrichtung getäuscht worden, hätte er ein anderes Fahrzeug erworben; den Kaufpreis hätte er gleichwohl nicht behalten, so dass er diesen auch nicht hätte nutzen oder verzinsen können (Riehm, NJW 2019, 1105, 1109).

B.

Der Klagepartei stehen keine Ansprüche gegen die Beklagte Ziff. 2 zu, weil diese nur Herstellerin des Fahrzeugs, aber nicht Herstellerin des Motors EA 897 ist. Eine etwaige Kenntnis von Verantwortlichen der Beklagten Ziff. 2 wurde nicht ausreichend substantiiert vorgetragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die sekundäre Darlegungslast in Fällen des EA 189 grundsätzlich durch die Herstellereigenschaft bzgl. des streitgegenständlichen Motors ausgelöst wird, weil klar ist, dass Kenntnis beim Motorhersteller vorliegen muss. Dieser hat sodann intern zu ermitteln. Soweit er dies nicht in genügenden Maße tut, kommt er o.g. sekundärer Darlegungslast nicht nach, da er im Rechtsstreit nicht substantiiert auf den Vortrag der Klagepartei erwidern kann. Da die Beklagte Ziff. 2 aber ein eigenes Unternehmen im VW Mutterkonzern ist und Selbiges für die Beklagte Ziff. 1 gilt, kann von der Beklagten Ziff. 2 nicht verlangt werden, in einem fremden Unternehmen Ermittlungen durchzuführen oder anderweitig vorzutragen, als dass ihr als bloße Herstellerin des Fahrzeugs und Einkäuferin des Motors eine Betroffenheit eben nicht bekannt war.

Insoweit hat das Gericht auch im Termin auf Folgendes hingewiesen:

Das Gericht weist noch darauf hin, dass es hinsichtlich der Beklagten Ziffer 2 (Porsche AG) Zweifel an der Begründetheit der Klage hat, weil diese bloß Hersteller des Fahrzeugs gewesen ist und diesen Motor bloß eingebaut hat aber nicht selbst hergestellt hat. Insofern ist es zweifelhaft, ob hier Kenntnis vorgelegen hat.

Hiergegen haben die Klägervvertreter nichts mehr erinnert, sodass es bei der angekündigten Entscheidung bleibt.

Überdies führt die Klagepartei nicht aus, welchen Wissenstand die Porsche-Verantwortlichen zum welchem Zeitpunkt hatten oder wann, wo und durch wen bei der Beklagten Ziff. 2 die bewusste Entscheidung zum Einsatz der nicht regelkonformen Software gefallen sein soll (vgl. hierzu auch LG Stuttgart, Urteil vom 18.01.2019, 28 O 125/18). Hierbei ist eben zu berücksichtigen, dass es sich beim vorliegenden Fall, um keinen solchen der EA 189 Motoren handelt. Es liegt eben die Sonderkonstellation vor, dass Hersteller des Fahrzeugs und Hersteller des Motors auseinanderfallen und im hiesigen Verfahren beide verklagt wurden. Der bloß pauschale Vortrag, die personelle Besetzung des Vorstands der Beklagten hätte sich zeitweise überschritten, ist freilich nicht ausreichend.

Auch Vortrag zu einer etwaigen Konzernzurechnung und konkretem Informationsaustausch, welcher auch eine sekundäre Darlegungslast hätte auslösen können, ist auf den Hinweis des Gerichts nicht erfolgt.

C.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 91, 92, 100 ZPO unter Anwendung der Baumbach'schen Formel. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Im Rahmen der Kostenentscheidung war zu berücksichtigen, dass über die Zug-um-Zug Leistung grundsätzlich keine der Rechtskraft fähige Entscheidung ergeht und deshalb ein Zug-um-Zug Antrag, welcher die Nutzungsentschädigung nur als Teil dieser Zug-um-Zug Leistung berücksichtigt, den Streitwert und damit die Unterliegensquote nicht verringert. Vorliegend wurde die Zug-um-Zug Leistung schon im eigentlichen Antrag berücksichtigt, sodass beim Streitwert und damit der Unterliegensquote jedenfalls eine Nutzungsentschädigungsberechnung aus einer Gesamtleistung von 500.000 km in Abzug gebracht hätte werden können. Da die Klägervvertreter den Nutzungersatz aber bis zum Schluss nicht beziffert haben, blieb der Antrag zu unbestimmt und konnte nicht

zum Vorteil der Klägerseite gereichen. Selbst im Termin hat der Klägervertreter keine Bezifferung vorgenommen.

Der Streitwert war auf bis zu 95.000,00 € festzusetzen. Dies ergibt sich aus einer Addition der geltend gemachten Leistungsanträge mit einem Aufschlag für den Feststellungsantrag Ziff. 5. Überdies hat die Klägerseite selbst in ihrer Klage ihr Leistungsinteresse mit einem vorläufigen Streitwert i.H.v. 92.000,00 € angegeben. Die Nebenforderungen blieben außer Betracht (§ 43 GKG).

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

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

Landgericht Ulm
Olgastraße 106
89073 Ulm

einzulegen.

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

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

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Konstandt
Richter

Verkündet am 16.08.2019

Veh, Alnsp'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Ausgefertigt
und d. Klagepartei zum Zwecke der Zwangs-
vollstreckung erteilt.

Die Entscheidung ist d. Beklagtenpartei am
20.08.2019 zugestellt worden.

Ulm

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

