

FA: 14.05.2020 CBT(B)
FA: 27.05.2020 CBE(B)
FA: 29.06.2020 CBE(B)
FA: 22.10.2020 C(B)

not. co.

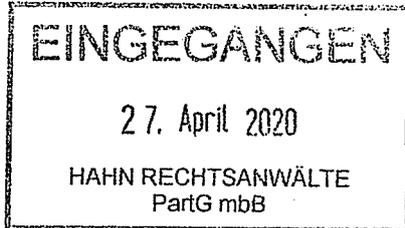
Beglaubigte Abschrift

7 O 283/19



Verkündet am 22.04.2020

Sommerhoff, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Köln

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Hahn Rechtsanwälte
Partnerschaft, Marcusallee 38, 28359
Bremen,

Klägerin,

gegen

1. die Audi AG, vertr. d. d. Vorstand, Auto-Union Straße 1, 85045 Ingolstadt,
2. die Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagten,

Prozessbevollmächtigte

zu 1, 2:

Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus
Deringer LLP, Bockenheimer Anlage 44,
60322 Frankfurt,

hat die 7. Zivilkammer des Landgerichts Köln
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 11.03.2020
durch den Richter am Landgericht Mülfarth als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin
~~9.414,61 €~~ ~~nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen~~
Basiszinssatz aus 6.807,97 € seit dem 7. November 2019 – die Beklagte zu 2)
darüber hinaus bereits seit dem 6. November 2019 –, sowie aus weiteren
2.606,64 € seit dem 11. März 2020 zu zahlen, sowie die Klägerin aus den

Zahlungsverbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Volkswagenbank GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, vom 7. März 2016 zur Vertragsnummer _____ in Höhe von derzeit 34.432,93 € freizustellen, jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe- und Übereignungsanspruchs bezüglich des Fahrzeugs VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN: _____ aus dem zuvor genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Volkswagenbank GmbH.

Die Beklagten werden weiter als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin Zinsen in Höhe von 4 % aus einem Betrag in Höhe von 12.000 € für den Zeitraum vom 31. März 2016 bis zum 5. November 2019 – die Beklagte zu 1) darüber hinaus bis zum 6. November 2019 – zu zahlen.

Die Beklagten werden außerdem als Gesamtschuldner verurteilt, die Klägerin von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.666,95 € freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin zu 25 %, die Beklagten als Gesamtschuldner zu 75 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die jeweilige Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

Die Parteien streiten über Ansprüche auf Erstattung des Kaufpreises für einen Personenkraftwagen (PKW), der von der Beklagten zu 2) hergestellt und in Verkehr gebracht worden ist und in dem ein von der Beklagten zu 1) entwickelter Motor verbaut ist.

Die Beklagte zu 1) entwickelte 3,0-Liter-Dieselmotoren, die die Voraussetzungen der Euro-6-Abgasnorm erfüllen sollten. Sie stattete die Steuergeräte dieser Motoren mit einem Funktionsmechanismus aus, der u.a. dafür sorgte, dass ein Anspringen einer sogenannten „Aufwärmstrategie“ nahezu ausschließlich dann erfolgte, wenn das betreffende Fahrzeug den „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (im Folgenden: „NEFZ“) – einen Fahrzyklus zur Abgasprüfung im Rahmen der Euro-6-Abgasnorm – durchfuhr. Unter normalen Fahrbedingungen, bei denen ein Nachfahren des NEFZ praktisch ausgeschlossen ist, gelangte die „Aufwärmstrategie“ demgegenüber nicht zur Anwendung. Sie bewirkte, dass es zu einem reduzierten Ausstoß an Stickoxiden (im Folgenden: „NOx“) kam. Nur unter Anwendung dieser „Aufwärmstrategie“ hielt der Motor unter Laborbedingungen die Grenzwerte der Euro-6-Abgasnorm ein. Der von der Beklagten zu 1) so entwickelte Motor kam in verschiedenen Fahrzeugen des Konzerns der Beklagten zu 2) zum Einsatz, darunter auch im von der Klägerin erworbenen PKW VW Touareg. Das Kraftfahrtbundesamt gelangte (auch) betreffend dieses Fahrzeugtyps zur Auffassung, dass es sich bei der „Aufwärmstrategie“ sowie einem weiteren Wirkmechanismus des Motors um unzulässige Abschaltvorrichtungen handele und ordnete am 8. Dezember 2017 einen verpflichtenden Rückruf dieser Fahrzeuge an, um die „Vorschriftsmäßigkeit der produzierten Fahrzeuge wiederherzustellen.“

Am 18. Februar 2016 erwarb die Klägerin bei der Bautz & Klinkhammer GmbH & Co. KG das im Tenor genannte Fahrzeug des Typs VW Touareg 3.0 V6 TDI für einen Kaufpreis von brutto 57.890,00 €. Der PKW wies zu diesem Zeitpunkt einen Kilometerstand von 9.800 km auf (vgl. Anlage K1a, Bl. 75 GA) und war mit einem Motor des oben beschriebenen Typs – einschließlich der oben beschriebenen Funktionalität betreffend die „Aufwärmstrategie“ – ausgestattet. Unter dem 31. März 2016 wurde das Fahrzeug an die Klägerin ausgeliefert. Es wurde über ein Darlehen der Volkswagenbank teilfinanziert und an diese sicherungsübereignet. Der Nettodarlehensbetrag betrug 45.890,00 €, die Gesamtdarlehenssumme unter Berücksichtigung von anfallenden Zinsen 54.417,17 €. Die Klägerin zahlte am 31. März 2016 einen Betrag in Höhe von 12.000 € auf den Kaufpreis an. Seit dem 1.

April 2016 sind Darlehensraten in Höhe von monatlich 434,44 € fällig. Das Darlehen läuft bis zum 1. September 2020 und sieht eine Schlussrate in Höhe von 30.957,41 € vor.

Bis Januar 2018 wurde ein Update für die Software der Steuergeräte der Motoren des streitgegenständlichen Typs entwickelt, welches die Funktionalität auch der „Aufwärmstrategie“ beseitigte. Das Update wurde durch das Kraftfahrtbundesamt freigegeben.

Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 16. April 2019 forderte die Klägerin die Beklagten unter Fristsetzung zum 15. Mai 2019 auf, an sie einen Betrag zu zahlen, der der Summe der von ihr geleisteten Kaufpreispreisanzahlung und der bis dahin geleisteten Darlehensraten entsprach (28.074,28 €), sowie sie von den noch ausstehenden Darlehensraten freizustellen, wobei sie als Gegenleistung die Rückgabe und Rückübereignung des PKW bzw. die Abtretung der entsprechenden Rechte aus dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Volkswagenbank anbot. Die Beklagten kamen dem nicht nach.

Der PKW der Klägerin wies am Tag der mündlichen Verhandlung einen Kilometerstand von 103.447 km auf.

Die Klägerin behauptet, die Vorstände beider Beklagten hätten Kenntnis von der Funktionsweise des in ihrem Fahrzeug verbauten Motors einschließlich der Hintergründe der „Aufwärmstrategie“ gehabt. Sie sei davon ausgegangen, dass der PKW ohne Manipulationen der Euro-6-Abgasnorm entspreche, was für sie auch mit kaufentscheidend gewesen sei.

Die Klägerin beantragt mit ihrer der Beklagten zu 1) am 7. November 2019, der Beklagten zu 2) am 6. November 2019 zugestellten Klage;

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 29.377,60 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Euro pro gefahrenem km seit dem 31. März 2016, die sich nach folgender Formel berechnet:

$(57.890,00 \text{ €} \times \text{ gefahrene Kilometer}) \div 500.000 \text{ km}$

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, sie aus allen Verbindlichkeiten aus dem Darlehensvertrag mit der Volkswagenbank, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, vom 7. März 2016 zur Vertragsnummer _____ und in Höhe von zum Zeitpunkt der Klageerhebung 37.039,57 € freizustellen;

jeweils Zug um Zug gegen Abtretung des Herausgabe- und Übereignungsanspruchs bzgl. des Fahrzeugs VW Touareg 3.0 V6 TDI, FIN: _____, aus dem oben genannten Darlehensvertrag sowie dem Sicherungsübereignungsvertrag mit der Volkswagenbank GmbH.

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie Zinsen in Höhe von 4 % aus 12.000,00 € seit dem 31. März 2016 bis Rechtshängigkeit zu zahlen;
4. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klagepartei von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.666,95 € freizustellen;
5. festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des o.g. PKW in Annahmeverzug befinden;
6. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, an die Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des o.g. PKW mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie vertreten die Auffassung, die Klägerin habe bereits nicht hinreichend dargelegt, welche Personen aus ihren Unternehmen vorsätzlich Handlungen vorgenommen hätten, die sich als sittenwidrige Schädigung darstellen könnten. Sie sind der Auffassung, es sei mit Blick auf die Leistungsstärke des streitgegenständlichen PKW nicht glaubhaft, dass die Klägerin ihre Kaufentscheidung von der Einhaltung von Stickoxidwerten abhängig gemacht haben wolle. Auch sei der Klägerin durch den Kaufvertragsabschluss kein Schaden entstanden, da sie den PKW zu jeder Zeit uneingeschränkt habe nutzen können. Ein Schadenseintritt sei auch durch die erfolgte Darlehensfinanzierung mit Rückgaberecht auszuschließen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage hat weitgehend Erfolg.

I.

Die örtliche Zuständigkeit der Kammer ist durch rügelose Verhandlung der Beklagten nach § 39 ZPO begründet worden. Die Klage ist auch im Übrigen zulässig.

II.

Sie ist auch in weiten Teilen begründet.

1.

Die Beklagten haften der Klägerin gesamtschuldnerisch aus §§ 826, 830, 31 BGB auf Zahlung des tenorierten Betrages und Freistellung der noch verbleibenden Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagenbank im tenorierten Umfang, Zug um ~~Zug gegen Abtretung der aus der Sicherungsübereignung resultierenden Rechte~~ gegen die Volkswagenbank hinsichtlich des streitgegenständlichen PKW.

Die Beklagten haben im Sinne des § 826 BGB gemeinschaftlich sittenwidrig gehandelt, indem die Beklagte zu 1) den beschriebenen Motor entwickelte und ihn

dabei mit einem Funktionsmechanismus ausstattete, der die NOx-Emissionen des Motors gezielt und nahezu ausschließlich in der Situation zulassungsbehördlicher Abgastests so reduzierte, dass die maßgeblichen gesetzlichen Abgasgrenzwerte dort – und nur dort – eingehalten werden konnten, und die Beklagte zu 2) diesen Motor in Kenntnis des vorbeschriebenen Mechanismus in ihre Fahrzeuge einbaute und diese vertrieb.

Ein Verhalten ist sittenwidrig, wenn es gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Entscheidend ist der Gesamtcharakter des Verhaltens, der sich aus Inhalt, Beweggrund und Zweck ergibt. Danach war das Verhalten beider Beklagten vorliegend als sittenwidrig anzusehen: Die Verwendung der „Aufwärmstrategie“ erfolgte ersichtlich ausschließlich aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen, entweder weil die Entwicklung der Motoren ansonsten zu teuer gewesen wäre oder weil sie ansonsten zu lange gedauert hätte. Dabei ist davon auszugehen, dass die „Aufwärmstrategie“ ihrem Zweck nach ausschließlich der gezielten Manipulation behördlicher Abgasmessungen und der Erlangung behördlicher EU-Typengenehmigungen, die ohne den Einsatz der Software – mangels Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte – nicht erteilt worden wären. Dem auf Erkenntnissen des Kraftfahrtbundesamtes beruhenden Vortrag der Klägerin, wonach die schadstoffsenkende Wirkung der „Aufwärmstrategie“ praktisch ausschließlich beim Durchfahren des NEFZ und gerade nicht im normalen Fahrbetrieb eintrat, sind die Beklagten nicht entgegengetreten. Zugleich haben sie auch keinerlei andere nützliche Funktion der „Aufwärmstrategie“ dargelegt, die außerhalb einer gezielten Manipulation behördlicher Abgasmessungen anzusiedeln wäre. Vor diesem Hintergrund mag die technische Funktionsweise des hier streitgegenständlichen Wirkmechanismus zwar eine andere – gleichsam weniger offensichtliche – als bei EA 189-Motoren sein. Mit Blick auf das Fehlen jedweder ersichtlicher legitimer Zwecke auch der „Aufwärmstrategie“ ist diese in der Sache aber gleichfalls als Werkzeug zur gezielten Manipulation von Zulassungstests zu behandeln, so dass sich ihre Entwicklung und Verwendung als sittenwidrig darstellt (so auch LG Köln, Urteil v. 20. Dezember 2018, Az.: 36 O 147/18; LG Oldenburg, Urteil v. 2. März 2020, Az.: 16 O 2113/19). Letztlich haben sich die Beklagten hinsichtlich der von ihr entwickelten bzw. verwendeten Motoren den Zugang zu einem aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes reglementierten Markt erschlichen. Dabei haben sie nicht nur die Behörden, sondern letztlich – millionenfach – auch die Käufer von PKW getäuscht. Denn Letztere durften und mussten davon ausgehen, dass die mit Motoren des streitgegenständlichen Typs

ausgestatteten Fahrzeuge ohne manipulatives Einwirken auf Abgastests im Zulassungsverfahren in den Verkehr gelangt waren. Ob es sich bei der Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Rechtssinne handelt oder nicht, konnte offen bleiben, da dies für die Frage der Sittenwidrigkeit nicht von entscheidender Bedeutung ist. Gleiches gilt für den Einwand der Beklagten, dass Abweichungen zwischen auf dem Prüfstand und auf der Straße gemessenen Abgaswerten normal und gesetzlich zulässig seien. Denn selbst wenn der Gesetzgeber, die zur Erteilung der EG-Typgenehmigung zuständigen Behörden und letztlich die Käufer Abweichungen von den Abgaswerten auf dem Prüfstand zu denen im Straßenverkehr in Kauf zu nehmen hätten, dürfen sie gleichwohl berechtigterweise davon ausgehen, dass das Ergebnis der Abgasprüfung nicht durch den Einsatz einer Manipulationssoftware beeinflusst worden ist.

Nach den Gesamtumständen ist auch davon auszugehen, dass beiden Beklagten das hieraus resultierende sittenwidrige Verhalten vorzuwerfen ist. Das versteht sich für die Beklagte zu 1) als Entwicklerin des Motors von selbst (vgl. OLG Köln, Urteil v. 10. März 2020, Az.: 4 U 219/19). Doch auch der Einbau des Motors in eigene von ihr sodann in Verkehr gebrachte Fahrzeuge stellt sich mit Blick auf vorgenannte Umstände als sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu 2) dar. Dem Vortrag der Klägerin, wonach die Beklagte zu 2) – vorbehaltlich der Frage, auf welche Personen innerhalb der Beklagten zu 2) dies im Einzelnen zutraf (s. dazu unten 4.) – überhaupt Kenntnis von der Verwendung der „Aufwärmstrategie“ in den von ihr verbauten Motoren hatte, sind die Beklagten nicht entgegengetreten. Es erscheint auch als lebensfremd, dass die Beklagte zu 2), die den streitgegenständlichen Motor in zahlreiche Fahrzeuge unterschiedlicher Marken ihres Konzerns einbauen ließ, nicht über dessen Funktionsweise im Bilde gewesen – und in diesem Fall gleichsam Opfer eines Betruges der Beklagten zu 1) – geworden sein soll. Vielmehr ist von einem insoweit arbeitsteiligen Vorgehen auszugehen, das gem. § 830 BGB die gesamtschuldnerische Haftung beider Beklagten auslöst.

2.

Infolge des vorstehend beschriebenen sittenwidrigen Verhaltens der Beklagten ist ~~der Klägerin ein Vermögensschaden dadurch entstanden, dass sie einen~~ Fahrzeugkauf getätigt hat, den sie nicht getätigt hätte, wenn sie von dem Einsatz der „Aufwärmstrategie“ gewusst hätte.

Das Gericht hegt keinerlei Zweifel daran, dass die Klägerseite bei Kenntnis des Einsatzes eines Manipulationsmechanismus von einem Kauf des PKW Abstand genommen hätte. Bei täuschendem Verhalten genügt für die Annahme eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen Täuschung und Abgabe der Willenserklärung, dass der Getäuschte Umstände dartut, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein könnten und nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung gehabt haben können. Dies ist vorliegend der Fall. Ähnlich den Fällen des aufklärungsrichtigen Verhaltens kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der Käufer einer Kaufsache, die deutlich von berechtigten Erwartungen abweicht, die Kaufsache in Kenntnis aller Umstände nicht, jedenfalls nicht zu den vereinbarten Konditionen gekauft hätte. Im Allgemeinen spielen Fragen der Umweltfreundlichkeit, die Qualität des Motors eines Fahrzeugs, die zu erreichenden Abgaswerte und die Schadstoffklassifizierung – die wesentliche Bedeutung für die Frage der Zulassung hat – keine völlig untergeordnete Rolle im Rahmen der Kaufentscheidung für einen – auch besonders leistungsstarken – PKW. Gegenteiliges ist auch im Streitfall weder ausnahmsweise zu erwarten, noch von der Beklagten konkret aufgezeigt worden. Letztlich kommt es auch nicht darauf an, ob die Klägerseite besonderen Wert auf ein Fahrzeug legte, welches die Abgasnormen einhält. Denn keinem einzigen Käufer kann die Bereitschaft unterstellt werden, ein mit rechtlichen Bedenken belastetes Fahrzeug erwerben zu wollen.

3.

Es ist auch ohne Weiteres anzunehmen, dass Mitarbeiter der Beklagten – vorbehaltlich der Frage der Zurechnung (dazu unter 4.) – vorsätzlich gehandelt haben. Grundsätzlich muss zwar die Klägerseite auch den Vorsatz der Beklagten darlegen und beweisen. Allerdings kann im Einzelfall bereits aus der Art und Weise, in der sich das sittenwidrige Verhalten zeigt, gefolgert werden, dass der Täter bezüglich der Schädigung vorsätzlich gehandelt hat. Dies ist vorliegend der Fall: Die Entwicklung der streitgegenständlichen Motorfunktionalität und ihr millionenfacher Einsatz in Fahrzeugen des VW-Konzerns können nur absichtlich erfolgt sein. Andere Beweggründe als das Ausnutzen der manipulativen Funktionsweise der Software zur Steigerung von Umsatz und Gewinn auf Kosten der Fahrzeugkäufer sind nicht ersichtlich. Die Vorgehensweise der Beklagten lässt ohne Weiteres den Rückschluss zu, dass sie in Täuschungs- und mithin Schädigungsabsicht handelte. Insbesondere

war auch und gerade beabsichtigt, Fahrzeugkäufer zu Vertragsschlüssen zu bewegen.

4.

Weiter geht das Gericht aus prozessualen Gründen auch davon aus, dass die vorsätzliche sittenwidrige Schädigung den Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen ist. Nach § 31 BGB sind einer juristischen Person Handlungen ihres Vorstands, eines Vorstandsmitglieds oder eines anderen verfassungsmäßig berufenen Vertreters zuzurechnen. Dabei erfasst der Begriff des „anderen verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ unabhängig vom Vorliegen einer Vertretungsmacht diejenigen Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen und eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, sodass sie die juristische Person insoweit im Rechtsverkehr repräsentieren.

Im Ausgangspunkt ist dabei zwar zutreffend, dass die Klägerseite die Voraussetzungen des § 31 BGB darzulegen und zu beweisen, aber bislang nicht konkret vorgetragen hat, wer auf Seiten der beiden Beklagten in welchem Umfang welche Entscheidungen traf. Fraglich ist indes bereits, ob die Beklagten die von der Klägerin behauptete Kenntnis von Vorstandsmitgliedern der Beklagten überhaupt wirksam bestritten haben, da sie insoweit lediglich den klägerischen Vortrag als unsubstantiiert gerügt haben. Das Gericht nimmt jedenfalls eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten an, der sie nicht genügt haben, so dass der Vortrag der Klägerseite zum Handeln und Vorsatz (irgend)eines Repräsentanten gemäß § 138 ZPO als zugestanden zu behandeln ist. Die Voraussetzungen, unter denen eine sekundäre Darlegungslast angenommen werden kann, liegen vor: Die Klägerseite steht außerhalb des von ihr vorzutragenden Geschehensablaufs. Sie hat keinerlei nähere Kenntnis über die maßgebenden Tatsachen. Dabei hat sie ihrer prozessualen Darlegungslast genügt und die ihr zugänglichen, öffentlichen Quellen ausgewertet. Sie hat einzelne Personen benannt, die über entsprechende Kenntnisse verfügt und die maßgeblichen Entscheidungen getroffen haben könnten. Weiterer Vortrag ist ihr schlicht nicht möglich. Aufgrund des unstreitigen Sachverhalts sind auch keine weiteren Anforderungen an den Klägervortrag zu stellen. Es liegt nahe, dass den Personen, die über die Entwicklung, Finanzierung und den Einsatz des Manipulationsmechanismus – in zahlreichen Fällen – zu entscheiden hatten, eine Repräsentantenstellung zukommt.

Anders als die Klägerseite wissen die Beklagten hingegen, wer die maßgeblichen Entscheidungen zur Entwicklung und zum Einsatz der Manipulationsfunktion traf, zumindest könnten sie sich dieses Wissen verschaffen. Bei der Frage nach der Beauftragung des Einsatzes der Manipulationssoftware handelt es sich um typischerweise aktenmäßig festgehaltenes Wissen, das auch mit dem Ausscheiden früherer Vorstandsmitglieder nicht verloren geht. Es ist nicht vorstellbar, dass überhaupt keine Kenntnis über die Personen der Entscheidungsträger bei den Beklagten vorhanden sein soll. Darüber hinaus haben die Beklagten noch nicht einmal die Möglichkeit aufgezeigt, dass es überhaupt ohne Kenntnis und Billigung von unter § 31 BGB zu fassenden Personen zur Entwicklung und zum Einsatz des Manipulationsmechanismus hätte kommen können. Schließlich ist den Beklagten Gegenvortrag auch zumutbar. Die Beantwortung der einzig entscheidenden Frage, ob unter § 31 BGB zu fassende Personen Kenntnis von den Vorgängen um den Einsatz der „Aufwärmstrategie“ hatten und diesen billigten, erfordert keine Mitteilung schutzbedürftiger Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Die Beklagten sind auch nicht etwa gezwungen, in unzumutbarer Breite zu negativen Tatsachen vorzutragen. Ob im Zeitpunkt des Kaufs jedes einzelnen betroffenen Fahrzeugs jeweils ein Vorstandsmitglied oder ein Repräsentant der Beklagten positive Kenntnis von dem Softwareeinsatz hatte und diesen billigte, ist unerheblich, da das haftungsbegründende Verhalten – wie ausgeführt – zeitlich vor den Fahrzeugkäufen anzusiedeln ist. Es reicht völlig aus, darzulegen, welche Personen in welchen Entscheidungsstrukturen die insoweit maßgeblichen Entscheidungen getroffen haben, wobei es wiederum ausreichen würde, wenn die Entscheidung in der billigenden Hinnahme erkannter Entwicklungen läge. Diese Informationen liefern die Beklagten indes nicht.

5.

Der Umstand, dass die Beklagte zu 2) im Rahmen der Rückrufaktion ihren Kunden ein Update für die Steuergerätsoftware anbietet, durch welches die streitgegenständliche Manipulationsfunktionalität beseitigt wird, führt weder gemäß § 242 BGB noch gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB zu einem vollständigen oder anteiligen Ausschluss der Ansprüche des Klägers. Dies gilt unabhängig davon, ob das Update tatsächlich durchgeführt wurde oder nicht. Dass die Klägerseite an einer Rückgabe des Fahrzeuges gegen Erstattung des Kaufpreises festhält, stellt sich weder als treuwidrig noch als gegen Schadensminderungspflichten verstoßend dar.

Wenn das Update, wie die Beklagte behauptet, tatsächlich keinerlei negative Auswirkungen hat und offenbar „alle Probleme löst“, drängt sich die Frage auf, wieso die Motoren des hier streitgegenständlichen Typs dann nicht von vornherein mit der modifizierten Steuerungssoftware entwickelt, zur behördlichen Zulassung vorgestellt und an Endkunden ausgeliefert worden sind. Solange diese Frage nicht nachvollziehbar und erschöpfend beantwortet ist, ist – ungeachtet der Freigabe des Updates durch das Kraftfahrtbundesamt – das verlorene Vertrauen der Klägerin in die Beklagten nicht als wiederhergestellt anzusehen und ihr ein Behaltenmüssen des Fahrzeugs nicht zuzumuten.

6.

In der Rechtsfolge ist die Klägerin so zu stellen, wie sie stehen würde, wenn sie den PKW nicht gekauft hätte, § 249 Abs. 1 BGB. Der bereits gezahlte Kaufpreis ist gegen Abtretung der aus der Sicherungsübereignung gegen die Volkswagenbank bestehenden Ansprüche zu erstatten und die Klägerin ist von den noch bestehenden Darlehensverbindlichkeiten freizustellen. Dem steht nicht die von den Beklagten behauptete Möglichkeit für die Klägerin entgegen, das Fahrzeug bei Fälligkeit der Schlussrate zu einem bereits bei Vertragsschluss festgesetzten Kaufpreis an den Händler zurückzugeben. Denn die geschädigte Klägerin muss sich durch die Schädiger nicht auf eine Möglichkeit zur Schadensverlagerung auf einen Dritten verweisen lassen.

Allerdings sind die von der Klägerin gezogenen Nutzungen im Wege des Vorteilsausgleichs anzurechnen (vgl. nur OLG Köln, a.a.O.; OLG Köln, Urteil vom 17. Juli 2019, Az.: 16 U 199/18).

Der Abzug für diese Nutzungen errechnet sich nach der gängigen Formel:

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer}}{\text{voraussichtliche Restlaufleistung bei Übergabe}}$$

Der Bruttokaufpreis (57.890 €) und die tatsächliche Laufleistung als Differenz zwischen dem Kilometerstand am Tag der mündlichen Verhandlung (103.447 km) und dem Kilometerstand bei Übergabe des Fahrzeugs (9.800 km) sind zwischen den Parteien unstreitig.

Das Gericht schätzt die zu erwartende Gesamtlauflistung gemäß § 287 ZPO auf 250.000 km.

Hieraus ergibt sich ein Wert von:

$$57.890 \text{ €} \times 93.647 [103.447 - 9.800] ./ 240.200 [250.000 - 9.800] = 22.569,63 \text{ €}$$

Auch wenn eine ausdrückliche Anpassung der Klageanträge in der mündlichen Verhandlung unterblieben ist, sind die dort gestellten Anträge zu 1) und 2) so auszulegen, dass der Klägerin die von ihr bis zur mündlichen Verhandlung durch Anzahlung auf den Kaufpreis und geleistete Darlehensraten gezahlte Beträge – unter Berücksichtigung des vorgenannten Vorteilsausgleichs – zu zahlen sind und sie im Umfang der zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagenbank freizustellen ist.

Nach dem nicht bestrittenen klägerischen Vortrag (Bl. 59 GA) hat die Klägerin bis zum Zeitpunkt der Klageschrift (25. September 2019) die Anzahlung von 12.000 € sowie 40 Darlehensraten in Höhe von 434,44 € (17.377,60 €), insgesamt mithin einen Betrag in Höhe von 29.377,60 € tatsächlich gezahlt. Bis zur mündlichen Verhandlung sind sechs weitere Darlehensraten (Oktober 2019 – März 2020) in gleicher Höhe angefallen, mithin ein weiterer Betrag in Höhe von 2.606,64 €. Die Gesamtzahlungen belaufen sich damit auf 31.984,24 €. Abzüglich der vorgenannten Vorteilsausgleichung in Höhe von 22.569,63 € ergibt sich somit ein an die Klägerin von den Beklagten als Gesamtschuldner zu zahlender Betrag in Höhe von 9.414,61 €.

Die geltend gemachten Rechtshängigkeitszinsen – mangels Anpassung an die geleisteten weiteren Zahlungen allerdings zunächst nur aus dem mit der Klageschrift ausdrücklich geltend gemachten Betrag abzüglich des Vorteilsausgleichs (29.377,60 € - 22.569,63 € = 6.807,97 €), erst ab der mündlichen Verhandlung aus dem vollen zuerkannten Betrag – schulden die Beklagten aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

Ausgehend von bis zur mündlichen Verhandlung erfolgten Zahlungen auf das Darlehen in Höhe von 19.984,24 € und einer Gesamtdarlehenssumme von 54.417,17 € verbleibt ein Betrag in Höhe von 34.432,93 €, von dem die Klägerin gegenüber der Volkswagenbank freizustellen ist.

Der tenorierte Zinsanspruch in Höhe von 4 % seit dem Tag der Kaufpreisanzahlung (31. März 2016) folgt aus §§ 849, 246 (vgl. OLG Köln a.a.O.). Dabei war ungeachtet des hinsichtlich der Hauptforderung vorzunehmenden Vorteilsausgleichs der volle angezahlte Kaufpreis in Höhe von 12.000 € zu Grunde zu legen (vgl. OLG Köln, Urteil v. 10. März 2020, Az.: 4 U 219/19).

8.

Der tenorierte Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten folgt aus dem Gesichtspunkt der zur Durchsetzung des deliktischen Anspruchs erforderlichen Rechtsverfolgungskosten als Teil des entstandenen Schadens (§ 249 Abs. 1 BGB). Zu Grunde zu legen war dabei ein Gegenstandswert, der dem berechtigten Schadensersatzanspruch der Klägerin zum Zeitpunkt der Beauftragung der Rechtsanwälte unter Berücksichtigung der bis dahin entstandenen Nutzungsvorteile ergab. Die Beauftragung erfolgte Mitte April 2019. Der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu diesem Zeitpunkt ist von der Klägerin nicht mitgeteilt worden. Die Kammer hat diesen daher geschätzt. Ausgehend von 93.647 gefahrenen Kilometern zwischen dem 31. März 2016 und dem 11. März 2020 (47,5 Monate) ergibt sich ein monatlicher Durchschnitt von 1.971,52 km. Bezogen auf Mitte April 2019 (36,5 Monate) folgen hieraus von der Klägerin bis dahin gefahrene ca. 71.960 km. Nach obiger Formel ergibt sich daraus ein anzurechnender Betrag in Höhe von 17.342,90 € ($57.890 \text{ €} \times 71.960 / 240.200 [250.000 - 9.800] = 17.342,90 \text{ €}$). Ausgehend von einem Gesamtanspruch unter Berücksichtigung der geleisteten Anzahlung und der Gesamtdarlehenssumme in Höhe von insgesamt 66.417,17 € errechnet sich unter Abzug des Vorteilsausgleichs ein anzusetzender Gegenstandswert von 49.074,27 €.

Hieraus berechnen sich folgende Rechtsanwaltsgebühren, die erstattungsfähig sind:

1,3 Geschäftsgebühr aus Gegenstandswert bis 50.000 €:	1551,90 €
Pauschale Nr. 7002 VV RVG:	20 €
19 % Umsatzsteuer Nr. 7008 VV RVG:	298,66 €
GESAMT:	1.870,56 €

Der Antrag der Klägerin auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von lediglich 1.666,95 € ist daher begründet.

9.

Der Antrag zu 5) ist unbegründet. Denn die Beklagten befinden sich bislang mit der von der Klägerin zu erbringenden Gegenleistung nicht in Annahmeverzug. Ein solcher ist insbesondere nicht durch das Schreiben der Prozessbevollmächtigten vom 16. April 2019 begründet worden. Dies ist schon deshalb der Fall, weil bei einer Zug um Zug zu erbringenden Leistung bezüglich der Gegenleistung Annahmeverzug nicht eintritt, wenn der Gläubiger eine deutlich zu hohe Leistung fordert (vgl. nur BGH, Urteil vom 20.07.2005, Az.: VIII ZR 275/04; BGHZ 163, 381 ff.; OLG Köln a.a.O.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.09.2007, Az.: 7 U 169/06; *Grüneberg* in Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, 79. Aufl., § 298, Rdnr. 2). So lag es hier, da die Klägerin vorprozessual von den Beklagten den Ausgleich sämtlicher von ihr eingegangener Verpflichtungen ohne Anrechnung von Nutzungsvorteilen und damit einen deutlich zu hohen Betrag geltend machte. Auch im Laufe des Rechtsstreits sind die Voraussetzungen des Annahmeverzuges nicht eingetreten. Zwar hat die Klägerin ausweislich ihrer Anträge die Anrechnung eines Vorteilsausgleichs dem Grunde nach akzeptiert. Durch Bezugnahme auf eine konkrete Formel, die zu einem deutlich geringeren als dem tatsächlich vorzunehmenden Vorteilsausgleich führen würde, hat sie ihre Klageforderung indes weiterhin deutlich überhöht geltend gemacht, was dem Eintritt von Annahmeverzug – bereits unabhängig von der Frage, ob die Klägerin die von ihr zu erbringende Gegenleistung überhaupt hinreichend konkret angeboten hat – entgegensteht.

10.

Der Antrag zu 6) ist ebenfalls unbegründet. Soweit die Klägerin insoweit die – im Falle reiner Vermögensschäden erforderliche – Wahrscheinlichkeit des Eintritts künftiger weiterer Schäden wegen der streitgegenständlichen Funktionalität des Motors überhaupt hinreichend dargelegt hat, trafen solchen Schäden mit Blick darauf, dass ihr Rückabwicklungsbegehren begründet ist, jedenfalls nicht mehr die Klägerin (so auch LG Köln a.a.O.).

11.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1, 100 Abs. 4, 708 Nr. 11, 709 S. 2, 711 ZPO.

Streitwert:

Anträge zu 1) und 2): insgesamt 55.574,72 € (66.417,17 € abzügl. Nutzungsentschädigung nach beantragter Formel [57.890 € x 93.647 ./ 500.000 = 10.842,45 €])

Antrag zu 6) : 3.000 €

Gesamt: 58.574,72 €

Mülfarth

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Köln

