
Datum: 10.09.2020
Gericht: Landgericht Essen
Spruchkörper: 2. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 2 O 156/20
ECLI: ECLI:DE:LGE:2020:0910.2O156.20.00

Schlagworte: Dieselmotor, Abgasrückführung
Normen: BGB § 826
Sachgebiet: Bürgerliches Recht

Tenor:

1.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 9.929,10 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 02.07.2020 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke W vom Typ T mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ... nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

2.

Es wird festgestellt, dass der Rechtsstreit im Übrigen in der Hauptsache erledigt ist.

3.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der im Tenor zu Ziffer 1. genannten Zug-um-Zug-Leistung in Annahmeverzug befindet.

4.

Es wird festgestellt, dass der im Tenor zu Ziffer 1. bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der

Beklagten herrührt.

5.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

6.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 35 % und die Beklagte zu 65 %.

7.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Dem Kläger wird zudem nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger erwarb Ende Juni 2013 bei dem W1 in F einen gebrauchten Pkw der Marke W, Modell T1, mit der Identifikationsnummer (FIN) ... und einem Kilometerstand bei Kauf von 27.240 km zu einem Kaufpreis von 20.999,00 €. Im Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor vom Typ EA 189 verbaut. Der Kilometerstand belief sich laut Klageschrift zu Beginn des Prozesses auf 159.000 km. Im Termin zur mündlichen Verhandlung vom 10.09.2020 betrug er 171.029 km. Das Fahrzeug wurde in die EURO 5 Norm eingestuft.

Die EG-Typengenehmigung für Fahrzeuge entspricht in etwa der Allgemeinen Betriebserlaubnis im nationalen deutschen Recht. Sie bescheinigt für einen Fahrzeugtyp, dass dieser den einschlägigen Rechtsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht. Die insoweit maßgeblichen Emissionswerte wurden zum Zwecke der Reproduzierbarkeit unter bestimmten Laborbedingungen im europäischen standardisierten Prüfzyklus („NEFZ“) auf einem Rollenprüfstand ermittelt, der aus fünf synthetischen Fahrkurven bestand.

Die Motorsteuergerätesoftware des streitgegenständlichen Fahrzeugs erkannte, wenn das Fahrzeug den NEFZ durchfuhr. Weiter kannte die eingesetzte Software des Fahrzeugs zwei unterschiedliche Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuerten. Im NOx-optimierten-Modus 1, der im NEFZ aktiv war, kam es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Unter Fahrbedingungen, die im normalen Straßenverkehr vorzufinden sind, war der Partikeloptimierte-Modus 0 aktiv.

Unter dem 22.09.2015 veröffentlichte die Beklagte eine Pressemitteilung mit u. a. dem Hinweis auf auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb bei Motoren des Typs EA 189.

Am selben Tag veröffentlichte die Beklagte eine Ad-hoc-Mitteilung mit demselben Inhalt.

1

2

3

4

5

6

- Im Oktober 2015 äußerte sich das Kraftfahrt-Bundesamt („KBA“) zu der eingesetzten Software, bezeichnete diese als „unzulässige Abschaltvorrichtung“ und ordnete den Rückruf der betroffenen Fahrzeuge an. 7
- Die Beklagte entwickelte in der Folge ein (Software-)Update für die betroffenen Fahrzeuge, welches im Rahmen einer Rückrufaktion angeboten wurde. Auch dem streitgegenständlichen Fahrzeug wurde das Update bereits aufgespielt. 8
- Der Kläger behauptet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug vom sogenannten „W-Abgasskandal“ betroffen sei. Die Beklagte habe die Software des Motors derart modifiziert, dass nur auf dem Prüfstand, nicht jedoch bei normalem Betrieb auf der Straße Abgaswerte gemessen würden, die auch die angegebene EURO-Abgasnorm einhielten. Auf diesem Weg habe die Beklagte die EU-Typengenehmigung für das Fahrzeug erschlichen. Die von der Beklagten eingesetzte Software sei als illegale Abschaltvorrichtung zu werten. Das Handeln der Beklagten sei wirtschaftlich motiviert gewesen. 9
- Die gesellschaftsrechtlich bestellten Organe der Beklagten hätten von der Manipulation Kenntnis gehabt und diese gebilligt. Der Vorstand habe von der Tatsache gewusst, dass die betroffenen Autokäufer – und so auch der Kläger – durch den Kauf eines betroffenen Fahrzeugs einen Schaden erleiden würde. 10
- Aufgrund der illegalen Abschaltvorrichtung hätte die Typenzulassung für das streitgegenständliche Fahrzeug versagt werden müssen. Den betroffenen Autofahrern würden gleichermaßen Zwangsstillegungen und Fahrverbote drohen. Seit Juli 2017 kündige das KBA gegenüber den vom Abgasskandal betroffenen Autokäufern die Zwangsstillegung der Fahrzeuge an, sollte das von der Beklagten angebotene Update nicht aufgespielt werden. 11
- Das Update der Beklagten führe nicht zur folgenlosen Entfernung der illegalen Abschaltvorrichtung. Vielmehr habe es Folgemängel, insbesondere in Gestalt von erhöhten Emissionen zur Folge. Dadurch drohten unter Umständen Fahrverbote für den Kläger, da verschlechterte Abgaswerte vorhanden seien. 12
- Abgesehen davon habe das streitgegenständliche Fahrzeug einen Wertverlust erlitten. 13
- Die Kläger ist der Auffassung, er könne von der Beklagten – unter anderem gestützt auf §§ 826, 31 BGB – Schadensersatz in der geltend gemachten Höhe verlangen. Die Beklagte habe den Kaufpreis zu erstatten. Der Schaden sei darin zu sehen, dass er – der Kläger – den PKW in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware erworben und damit einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag geschlossen habe. Hierbei sei für die Nutzung des Fahrzeuges eine entsprechende Nutzungsentschädigung anzurechnen, wobei im Rahmen der Berechnung eine Gesamtleistung des Fahrzeugs von 300.000 km zugrunde zu legen sei. 14
- Zinsen aus §§ 849, 246 BGB könne er ab dem Eintritt des Schadensereignisses in Form des Kaufvertragsabschlusses ab dem 22.06.2013 verlangen. 15
- Weiter befinde sich die Beklagte hinsichtlich der Rücknahme des Fahrzeugs spätestens seit drei Wochen ab Rechtshängigkeit in Annahmeverzug. In dem Antrag zur Zug um Zug Verurteilung sei das Angebot enthalten, das Fahrzeug im Falle der Rückabwicklung zurückzugeben. 16

Die Beklagte könne sich auch nicht auf die Einrede der Verjährung berufen. Insbesondere habe er – der Kläger – im Jahr 2015 keinesfalls so weitreichende Kenntnisse von den Geschehnissen und der konkreten Betroffenheit ihres Fahrzeugs gehabt, dass ihm die Erhebung einer Klage gegen die Beklagte auch nur ansatzweise möglich oder zumutbar gewesen sei. Selbst wenn zu diesem Zeitpunkt von einer allgemeinen Wahrnehmung des Dieselskandals auszugehen sei, sei für die Verjährungsauslösung konkretes Wissen um die eigene Betroffenheit erforderlich gewesen. Dazu sei es zumindest im Jahr 2015 noch nicht gekommen.

Der Kläger beantragt zuletzt, 18

1. 19

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.999,00 € nebst Zinsen i.H.v. 4 % seit dem 22.06.2013 bis zum Eintritt der Rechtshängigkeit sowie i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke W vom Typ T mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ... nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft sowie Zahlung eines Nutzungsersatz i.H.v. 11.069,90 €, 20

sowie hilfsweise, 21

2. 22

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs der Marke W vom Typ T mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ... mit der manipulierten Motors Software durch die Beklagte resultieren, 23

und weiterhin 24

3. 25

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in den vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet, 26

4. 27

festzustellen, dass der im Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt, 28

5. 29

die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandene Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung i.H.v. 1.789,76 € freizustellen. 30

Die Beklagte beantragt, 31

die Klage abzuweisen. 32

Sie behauptet, dass der NOx-Ausstoß von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Fahrzeugerwerbsvorgängen vor September 2015 in der allgemeinen Wahrnehmung keine Rolle gespielt habe. Fahrzeugkäufer hätten sich vor Bekanntwerden der NOx-Thematik im 33

September 2015 regelmäßig keine Gedanken über den konkreten NOx-Ausstoß von Fahrzeugen gemacht. Die Beklagte bestreitet daher mit Nichtwissen, dass konkrete NOx-Werte oder die Umweltfreundlichkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugs für die Erwerbsentscheidung der Klagepartei relevant gewesen seien. Die Erwartungen der Klagepartei an das streitgegenständliche Fahrzeug dürften vor diesem Hintergrund allein aufgrund des Vorhandenseins der streitgegenständlichen Software nicht enttäuscht worden sein.

Ohnehin sei das Fahrzeug sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt. Es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen. Die EG-Typengenehmigung sei unverändert gültig und nicht aufgehoben worden. 34

Auch werde eine technische Überarbeitung der betroffenen Fahrzeuge angeboten. Durch die technische Überarbeitung würden zwei Ziele erreicht. Zum einen arbeite die sogenannte Abgasrückführung nur noch in einem einheitlichen Betriebsmodus. Zum anderen erfolge eine Optimierung des Verbrennungsprozesses durch eine Anpassung der Einspritzcharakteristik, d.h. das Update bringe Anpassungen des ursprünglichen Modus 1 mit sich. 35

Die Ausführungen der Klagepartei zu den negativen Folgen des Software-Updates seien unzutreffend. Insbesondere habe das Update keine negativen Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauchswerte, CO₂-Emissionswerte, Motorleistung, Drehmoment und Geräuschemissionen. Auch werde die Lebensdauer des Motors nicht negativ beeinflusst. 36

Auch sei der Klagepartei kein Schaden entstanden. Insbesondere liege kein Wertverlust der betroffenen Fahrzeuge vor. Die relativen Gebrauchtwagenrestwerte der Dieselfahrzeuge rund um das Bekanntwerden der EA 189-Thematik im September 2015 und danach seien bei einem leicht steigenden Trend der relativen Restwerte grundsätzlich stabil geblieben. Dieser Trend habe sich bis Mitte 2017 fortgesetzt. Erst als Folge der intensivierten Berichterstattung über mögliche Fahrverbote von Dieselfahrzeugen in Deutschland sei ab dem dritten Quartal 2017, also ca. zwei Jahre nach der Ad-hoc-Mitteilung der Beklagten im September 2015 ein moderater Rückgang von Gebrauchtwagenrestwerten von Dieselfahrzeugen aller Hersteller zu beobachten gewesen. 37

Aus dem Sachverhalt sei keine sittenwidrige Handlung zu erkennen. Es fehle auch an Vorsatz von Personen, deren Kenntnis der Beklagten zuzurechnen wäre. Die Sachverhaltsermittlungen insbesondere zur Kenntnis damaliger und derzeitiger Vorstandsmitglieder im Sinne des Aktienrechts von der Verwendung einer Umschaltlogik in Dieselfahrzeugen mit einer EG-Typengenehmigung seien noch nicht abgeschlossen. Nach derzeitigem Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software des Dieselmotors EA 189 beteiligt gewesen, diese in Auftrag gegeben oder gebilligt hätten. Die Beklagte treffe insoweit auch keine sekundäre Darlegungslast. 38

Die Beklagte ist der Auffassung, sie könne sich auf die Einrede der Verjährung berufen. Dazu behauptet sie, dem Kläger sei der dem Rechtsstreit zugrunde liegende Sachverhalt bereits im Jahr 2015 bekannt gewesen. In Anbetracht der umfassenden Medienberichterstattung zur Dieselmotorthematik im Herbst 2015 sowie weiterer von der Beklagten unternommenen Schritte zur Aufklärung der betroffenen Fahrzeughalter – wie beispielsweise die Freischaltung einer Internetseite zur Überprüfung der Fahrzeuge – sei es lebensfremd anzunehmen, dass der Kläger im Herbst 2015 keine Kenntnis von der Dieselmotorthematik und der individuellen Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs gehabt habe. Die Unkenntnis aller anspruchsbegründenden Tatsachen würde daher auf einer groben Außerachtlassung der im 39

Verkehr erforderlichen Sorgfalt beruhen.

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zur Akte gereichten
Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 40

Der Kläger hat den Rechtsstreit in Bezug auf das im Laufe des Verfahrens geänderte
Verhältnis von vermindertem Ersatzbetrag bei gesteigerter Nutzungsentschädigung durch
weitere Laufleistung des Pkw teilweise in der Hauptsache für erledigt erklärt. Die Beklagte hat
sich dieser Erklärung nicht angeschlossen. 41

Entscheidungsgründe 42

Die Klage ist zulässig und hat in der Sache in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang
(teilweise) Erfolg. 43

A. Zulässigkeit der Klage 44

I. 45

Das Landgericht Essen ist zuständig. Die wesentlichen Handlungen, die eine Zuständigkeit
gemäß § 32 ZPO begründen, haben im Bezirk des angerufenen Gerichts stattgefunden.
Sowohl der Kaufvertragsschluss als auch der Austausch von Leistung und Gegenleistung
fanden bei dem W1 in F statt. 46

II. 47

Der Klageantrag zu 1) war dahin auszulegen, dass der anzurechnende Nutzungsersatz
sogleich und nicht erst im Rahmen einer Zug-um-Zug Verurteilung abzuziehen ist. 48

Auch in Bezug auf den Klageantrag zu 3) ist die Klage zulässig. Da eine Zug-um-Zug
Leistung begehrt wird, ist der Annahmeverzug, welcher Gegenstand des Klageantrages zu 2)
ist, aufgrund der Wirkungen der §§ 756, 765 ZPO ausnahmsweise als Rechtsverhältnis
feststellungsfähig im Sinne des § 256 ZPO (vgl. hierzu: Greger, in: Zöller, ZPO, 32. Auflage
2018, § 256, Rn. 5 m.w.N.). Das Feststellungsinteresse gemäß § 256 ZPO ist aus gleichem
Grund gegeben. 49

Der Klageantrag zu 4) ist mit Blick auf die vollstreckungsrechtlichen Besonderheiten bei
Vorliegen einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung zulässig. 50

B. Begründetheit der Klage 51

I. **Antrag zu 1)** 52

1. Hauptforderung: Zahlung von (nunmehr) 9.929,10 € 53

Die Hauptforderung besteht in Höhe von 9.929,10 €: In dieser Höhe hat der Kläger gegen die
Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB auf Erstattung des für den
Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs verauslagten Kaufpreises abzüglich eines
Vorteilsausgleichs für die vom Kläger gezogenen Nutzungen Zug-um-Zug gegen Übergabe
und Übereignung des Kraftfahrzeuges. 54

Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise
einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, diesem anderen zum Ersatz des Schadens
verpflichtet. Die tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Vorschrift liegen hier vor. 55

Das Verhalten der Beklagten war objektiv Sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben. Schon zur Feststellung der Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht.

Auch nach Auffassung des Bundesgerichtshofs ist das Verhalten der Beklagten im Verhältnis zum Kläger objektiv als sittenwidrig zu qualifizieren. Die Beklagte hat auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschalteneinrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich – wie hier – um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt (vgl. nun BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19).

Ein Hersteller, der ein Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr auf den Markt bringen will, ist verpflichtet, das erforderliche Zulassungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen. Er hat beim Kraftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde gemäß § 2 Abs. 1 Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) insbesondere eine „EG-Typengenehmigung“ zu erwirken und für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 46, juris).

Stellt das Kraftfahrt-Bundesamt nach Erteilung einer formell wirksamen EG-Typengenehmigung fest, dass ein Fahrzeug nicht die materiellen Voraussetzungen für den genehmigten Typ einhält, kann es zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge entweder gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung anordnen oder gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV die EG-Typengenehmigung ganz oder teilweise widerrufen. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) dürfen Fahrzeuge nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Dies setzt gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV voraus, dass sie einem genehmigten Typ entsprechen. Wird die EG-Typengenehmigung entzogen oder mit Nebenbestimmungen versehen, entspricht das

Fahrzeug – im Fall der Nebenbestimmung: bis zur Nachrüstung – keinem genehmigten Typ mehr. Die Zulassungsbehörde kann dem Eigentümer oder Halter dann gemäß § 5 Abs. 1 FZV eine Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 47, juris).

Vor diesem Hintergrund kann der Käufer eines Kraftfahrzeugs, der es im Straßenverkehr verwenden will, nicht nur davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die notwendige EG-Typengenehmigung formal vorliegt. Ebenso kann er auch erwarten, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung der Typengenehmigung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei deren Erteilung nicht vorgelegen haben. Über eine dauerhaft ungefährdete Betriebserlaubnis verfügte das vom Kläger erworbene Fahrzeug schon deshalb nicht, weil die installierte Motorsteuerungssoftware eine „Umschaltlogik“ enthielt, die als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 1 und 2 VO (EG) 715/2007 zu qualifizieren ist (zur Einordnung als unzulässige Abschalteinrichtung vgl.: BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rz. 5 ff., juris). Aus diesem Grund lagen die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typengenehmigung nicht vor (BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, Rz. 5 ff., juris; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 48, juris).

b. 62

Durch diese Täuschung hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten, der in dem Abschluss des Kaufvertrages zu sehen ist. 63

(1) 64

§ 826 BGB knüpft nicht an die Verletzung bestimmter Rechte und Rechtsgüter an, weshalb der nach dieser Norm ersatzfähige Schaden weit verstanden wird. Schaden ist danach nicht nur jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, sondern darüber hinaus jede Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses und jede Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 50, juris). 65

Nach diesen Grundsätzen kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt des Erwerbs im Hinblick auf die unzulässige Abschalteinrichtung einen geringeren Marktwert hatte. Der Schaden des in die Irre geführten Käufers liegt in der Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit, nicht erst in dadurch verursachten wirtschaftlichen Nachteilen. Entscheidend ist allein, dass der abgeschlossene Vertrag, nämlich die Eigenschaften des Kaufgegenstands, nicht den berechtigten Erwartungen des Getäuschten entsprach und überdies die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar war. Beide Voraussetzungen waren im – maßgeblichen – Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses gegeben, weil vorliegend wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung die Entziehung der EG-Typengenehmigung drohte bzw. die Anordnung von Nebenbestimmungen sowie bei deren Nichterfüllung die Stilllegung des Fahrzeugs. Wegen des zur Rechtswidrigkeit der EG-Typengenehmigung führenden und damit die Zulassung des Fahrzeugs gefährdenden Mangels war der Hauptzweck des Fahrzeugs, dieses im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen, bereits vor einer tatsächlichen Stilllegung unmittelbar gefährdet. Denn wird die EG-Typengenehmigung entzogen, droht die Stilllegung, werden Nebenbestimmungen angeordnet, ist die fortdauernde Nutzbarkeit von einer Nachrüstung des Fahrzeugs durch den Hersteller abhängig. 66

(2) 67

Dass auch der Kläger in Kenntnis der vorgenannten Umstände das Fahrzeug nicht, zumindest nicht zum vereinbarten Kaufpreis erworben hätte, liegt nicht nur auf der Hand – kein Käufer würde sich auch nur auf die Möglichkeit eines Widerrufs der EG-Typgenehmigung einlassen und ein betroffenes Fahrzeug erwerben (ebenso: OLG Hamm, Urteil vom 11.02.2020, 13 U 20/19, Rz. 54, juris; BGH, Urteil vom 28.05.2020 VI ZR 252/19, Rz. 49; kritisch hingegen: OLG Hamm, Urteil vom 17.03.2020, 7 U 92/19, RZ. 58, juris) – sondern wurde von dieser im Rahmen des schriftlichen Vorverfahrens bereits unmittelbar zum Ausdruck gebracht.	68
Soweit die Beklagte behauptet, dass die Erwartungen der Kläger an das streitgegenständliche Fahrzeug nicht enttäuscht worden seien, geht dies an der Sache vorbei. Denn selbst wenn man zugunsten der Beklagten unterstellen wollte, dass für den Kläger die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs nicht von Interesse gewesen sei, ändert dies nichts an dem Umstand, dass es zum Hauptinteresse eines jeden Fahrzeugkäufers zählt, ein Fahrzeug zu erwerben, dem nicht die Stilllegung droht. Dass dem Kläger die Stilllegung ihres Fahrzeugs egal war, behauptet auch die Beklagte nicht.	69
c.	70
Am Schadenseintritt auf Seiten des Klägers ändert auch das von der Beklagten angebotene Software-Update nichts. Für die Beurteilung der Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Der Schaden entfällt nicht durch die – nach Vertragsschluss durchgeführte – Installation des von der Beklagten zur Erfüllung der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung entwickelten Software-Updates, weil dadurch die ungewollte Belastung mit einer Verbindlichkeit nicht entfällt. Das Update ist insoweit nicht zu berücksichtigen und rechtlich lediglich als Angebot zur Verhinderung weiterer Nachteile zu bewerten (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 52, juris).	71
d.	72
Die Täuschungshandlung der Beklagten ist als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren, vgl. zu den Grundsätzen bereits oben.	73
Gemessen an diesen Kriterien ist ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten zu bejahen. Als Beweggrund für das Inverkehrbringen des mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehenen Fahrzeugs kommt allein eine von der Beklagten angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht. Zwar ist allein ein Handeln aus Gewinnstreben nicht als verwerflich zu qualifizieren. Im Hinblick auf das eingesetzte Mittel der Beklagten erscheint das Verhalten der Beklagten hier aber als verwerflich. Denn das Ausmaß der Schädigung, nämlich der Einsatz der unzulässigen Abschaltseinrichtung in einem Motor, der millionenfach verkauft wird, mit der damit einhergehenden hohen Zahl getäuschter Käufer rechtfertigt das besondere Unwerturteil. Dabei hat die Beklagte es in Kauf genommen, nicht nur ihre Kunden, sondern auch die Zulassungsbehörden zu täuschen und sich auf diese Weise die Betriebszulassung für die von ihr manipulierten Fahrzeuge zu erschleichen (BGH, a. a. O.; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 64, juris).	74
e)	75
In subjektiver Hinsicht setzt § 826 BGB Schädigungsvorsatz sowie Kenntnis der Tatumstände, die das Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen, voraus.	76
	77

Der erforderliche Schädigungsvorsatz bezieht sich darauf, dass durch die Handlung einem anderen Schaden zugefügt wird. Er enthält ein Wissens- und ein Wollenselement. Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt bzw. vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Es genügt dabei bedingter Vorsatz hinsichtlich der für möglich gehaltenen Schadensfolgen. Für den getrennt davon erforderlichen subjektiven Tatbestand der Sittenwidrigkeit genügt die Kenntnis der tatsächlichen Umstände, die das Sittenwidrigkeitsurteil begründen.

Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB setzt voraus, dass ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat. Dabei müssen die erforderlichen Wissens- und Wollenselemente kumuliert bei einem Mitarbeiter vorliegen, der zugleich als verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB anzusehen ist und auch den objektiven Tatbestand verwirklicht hat. 78

Vorliegend ist davon auszugehen, dass jedenfalls ein verfassungsmäßig bestellter Vertreter umfassende Kenntnis von dem Einsatz der manipulierten Software hatte und in der Vorstellung die Erstellung und das Inverkehrbringen der mangelhaften Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis an Kunden weiterveräußert werden würden. Denn es hätte der Beklagten im Rahmen einer sekundären Darlegungslast obliegen, näher dazu vorzutragen, inwieweit ein nicht als „verfassungsmäßig berufener Vertreter“ im Sinne des § 31 BGB tätiger Mitarbeiter für die Installation der Software verantwortlich sein soll. Dem ist sie jedoch nicht nachgekommen (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 70; BGH a. a. O.). 79

Den Prozessgegner der primär darlegungsbelasteten Partei trifft in der Regel eine sekundäre Darlegungslast, wenn die primär darlegungsbelastete Partei keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachverhaltsaufklärung hat, während dem Prozessgegner nähere Angaben dazu ohne weiteres möglich und zumutbar sind. In diesen Fällen kann vom Prozessgegner im Rahmen des Zumutbaren das substantiierte Bestreiten der behaupteten Tatsache unter Darlegung der für das Gegenteil sprechenden Tatsachen und Umstände verlangt werden. 80

Das ist hier der Fall: Steht der Anspruchsteller – wie der Kläger – vollständig außerhalb des von ihm vorzutragenden Geschehensablaufs, dann reicht es aus, wenn man die allgemeine Behauptung des Anspruchstellers ausreichen lässt und auf eine weitere Substantiierung verzichtet. So liegt es jedenfalls dann, wenn konkrete Anhaltspunkte für diese Behauptung bestehen. Bei dieser Sachlage genügt die Behauptung des Klägers, dem Vorstand bzw. einem verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten seien die in Millionen Fällen erfolgten Manipulationen an den Motoren bekannt gewesen. Dies gilt insbesondere, wenn man berücksichtigt, dass verfassungsmäßig bestellte Vertreter auch Personen sind, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, 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 will, kommt es nicht entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters“ in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18; BGH, a. a. O.). 81

Angesichts der Tragweite der Entscheidung über die riskante Gestaltung der Motorsteuerungssoftware, die für eine Diesel-Motorengeneration konzipiert war, die 82

flächendeckend konzernweit in Millionen Fahrzeugen eingesetzt werden sollte, erscheint es im Übrigen geradezu abwegig, dass die Entscheidung für eine greifbar rechtswidrige Software ohne Einbindung des Vorstands oder eines verfassungsmäßig bestellten Vertreters erfolgt und lediglich einem Verhaltensexzess untergeordneter Konstrukteure zuzuschreiben sein könnte. Dies gilt erst Recht, wenn man bedenkt, dass es sich um eine Strategieentscheidung mit außergewöhnlichen Risiken für den gesamten Konzern und massiven persönlichen Haftungsrisiken für die entscheidende Personen handelte, wobei einem untergeordneten Konstrukteur in Anbetracht der arbeitsrechtlichen und strafrechtlichen Risiken kein annähernd adäquater wirtschaftlicher Vorteil gegenüber gestanden hätte (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 73, juris).

Mit überzeugender Begründung hat das OLG Karlsruhe (Beschluss vom 05.03.2019, 13 U 142/18, Rz. 56, juris) darauf hingewiesen, dass derjenige, der die Zustimmung zur Entwicklung und zum Einsatz einer Software in der Motorensteuerung für Millionen von Neufahrzeugen erteilt, eine gewichtige Funktion in einem Unternehmen haben und mit erheblichen Kompetenzen ausgestattet sein muss. Soweit es sich dabei nicht um einen Vorstand gehandelt haben sollte, spricht alles dafür, dass es sich um einen Repräsentanten im Sinne des § 31 BGB handelte (BGH, a. a. O.; OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 74, juris). 83

Folge der sekundären Darlegungslast ist zum einen, dass der Anspruchsgegner sich nicht mit einem einfachen Bestreiten begnügen kann, sondern die Behauptungen des Gegners in zumutbarem Umfang durch substantiierten Vortrag entgegentreten muss. Genügt er dem nicht, gilt der Vortrag der Klagepartei als zugestanden, § 138 Abs. 3 ZPO. Zum anderen beziehen sich die Anforderungen an die Substantiierung der primären Darlegung des Anspruchstellers auf die allgemeine Behauptung der maßgebenden Tatbestandsmerkmale. Würde man nämlich darauf bestehen, dass der Anspruchsteller die handelnden Personen präzise benennen muss, würden die Grundsätze der sekundären Darlegungslast regelmäßig leerlaufen. 84

Der nach diesem Maßstab reduzierten primären Darlegungslast genügt das Vorbringen des Klägers. Denn dieser hat vorgetragen, dass wenigstens eine leitende Person aus dem Vorstand, zumindest jedoch ein Repräsentant, die Entscheidung zum Einsatz der unzulässigen Abschaltanlage getroffen hat oder diese zumindest Kenntnis von der Entscheidung hatte und diese nicht unterbunden hat. Bei diesem Vortrag handelt es sich auch nicht um eine Behauptung ins Blaue hinein (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 76, juris). 85

Danach wäre es Sache der Beklagten gewesen, durch konkreten Tatsachenvortrag Umstände darzulegen, aufgrund derer eine Kenntnis des Vorstands oder sonstigen Repräsentanten ausscheidet. Dies hätte vorliegend konkret die Benennung derjenigen Personen im Unternehmen notwendig gemacht, die die Entwicklung der streitgegenständlichen Softwarefunktion beauftragt bzw. welche diese bei einem Zulieferer bestellt hat sowie die Darstellung der üblichen Abläufe bei einer solchen Beauftragung und der Organisation von Entscheidungen solcher Tragweite. Sofern die Beklagte sich dann auf einen Handlungsexzess eines untergeordneten Mitarbeiters hätte berufen wollen, hätte sie Umstände vortragen müssen, die geeignet gewesen wären, einen solchen Ablauf ohne Kenntnis weiterer insbesondere leitender Mitarbeiter hinreichend wahrscheinlich erscheinen zu lassen. Diesen Anforderungen genügt das Bestreiten der Beklagten nicht. Ihr Vortrag erschöpft sich im Wesentlichen darin vorzutragen, dass nach dem derzeitigen Stand der internen Ermittlungen, die noch nicht abgeschlossen seien, keine Erkenntnisse für eine 86

Beteiligung oder Kenntnis einzelner Vorstandsmitglieder oder eines Repräsentanten der Beklagten vorhanden sein, aufgrund derer man davon ausgehen müsste, dass diese von der Entwicklung der Software Kenntnis gehabt hätten. Konkreter Vortrag zu den Ergebnissen der internen Ermittlungen fehlt vollständig. Die Kenntnis einer entweder der Unternehmensleitung angehörenden Person oder eines sonstigen Repräsentanten von der serienmäßigen rechtswidrigen Verwendung der Software schließt zwangsläufig die Billigung der Schädigung sämtlicher Erst- und Folgeerwerber der damit ausgestatteten Fahrzeuge ein. Auch die maßgeblichen Umstände für die Bewertung dieses Vorgehens als sittenwidrig sind bei dieser Sachlage der entscheidenden Person bekannt gewesen (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18; BGH, a. a. O.).

f. 87

Der Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 249 ff. BGB richtet sich auf Ersatz des negativen Interesses. 88

Als Rechtsfolge ergibt sich der von der Klagepartei geltend gemachte Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises (BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19) für das streitgegenständliche Fahrzeug (20.999,00 €), Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs. 89

Hierbei sind die allgemeinen Grundsätze der Vorteilsausgleichung zur Anwendung zu bringen. Der Kläger kann mithin die Rückzahlung des Kaufpreises verlangen, muss sich auf ihren Anspruch allerdings die von ihr gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung dem Geschädigten neben einem Ersatzanspruch nicht die Vorteile verbleiben dürfen, die durch das schädigende Ereignis zugeflossen sind. Gleichartige Gegenansprüche sind automatisch zu saldieren. Der Schadensersatzanspruch des Geschädigten ist nur mit dieser Einschränkung begründet. Darauf, ob der Schädiger die Herausgabe des Vorteils verlangt, kommt es nicht an (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18; BGH, a. a. O.). 90

Den Wert der durch den Gebrauch des Kraftfahrzeugs gezogenen Nutzungen schätzt die Kammer nach der anwendbaren Methode des linearen Wertschwundes entsprechend § 287 ZPO auf insgesamt **11.069,90 EUR**. 91

Dabei geht die Kammer davon aus, dass das streitgegenständliche Fahrzeug regelmäßig eine durchschnittliche Gesamtleistung von 300.000 km aufweist, nicht zuletzt, da es sich um einen 2-Liter-Dieselmotor handelt, der regelmäßig von langlebiger Natur und gerade auf höhere jährliche Fahrleistungen ausgelegt ist. Unter weiterer Berücksichtigung einer Anfangsleistung von 27.240 Kilometern und einer Laufleistung von aktuell 171.029 Kilometern im Termin zur mündlichen Verhandlung vom 10.09.2020 errechnet sich die vorgenannte Nutzungsentschädigung ($20.999,00 \text{ €} \times 143.789 \text{ km} \div (300.000 \text{ km} - 27.240 \text{ km}) = 11.069,90 \text{ €}$). Zieht man diese Nutzungsentschädigung vom Bruttokaufpreis ab, errechnet sich ein Betrag in Höhe von 9.929,10 € ($20.999,00 \text{ €} - 11.069,90 \text{ €}$). 92

2. Nebenforderung: Zinsen 93

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Zinsanspruch in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab dem 02.07.2020 aus dem o. g. Betrag gem. §§ 291, 288 Abs. 1 BGB. 94

95

Ein Anspruch auf Verzinsung des vom Kläger geleisteten Kaufpreises gemäß § 849 BGB besteht nicht. Nach der Rechtsprechung des BGH besteht der Normzweck des § 849 BGB darin, dass der Zinsanspruch den endgültig verbleibenden Verlust an Nutzbarkeit der Sache ausgleichen soll, der durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nicht nachgeholt werden kann. Dieser Schutzzweck ist hier nicht betroffen, da der Kläger im Austausch für den gezahlten Kaufpreis das Fahrzeug nutzen konnte (OLG Hamm, Urteil vom 10.09.2019, 13 U 149/18, Rz. 77 ff., juris). Insoweit war die Klage abzuweisen.

3. Keine Verjährung

96

Schließlich steht den klägerischen Ansprüchen auch nicht die Einrede der Verjährung gemäß § 214 BGB entgegen. Der Anspruch des Klägers verjährt regelmäßig binnen drei Jahren nach § 195 BGB. Die Verjährungsfrist beginnt nach § 199 Abs. 1 BGB mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Die Darlegungslast für das Vorliegen dieser Voraussetzungen trägt der Schuldner (vgl. Ellenberger in: Palandt, 78. Aufl. 2019, Überbl v § 194 Rn. 24 m.w.N.).

97

a)

98

Zwar ist unstreitig bzw. gerichtsbekannt, dass die Beklagte im Rahmen einer Pressemitteilung und im Rahmen einer adhoc-Mitteilung nach § 15 WpHG 22.09.2015 über Unregelmäßigkeiten der verwendeten Software bei Dieselmotoren des Typ EA 189 informiert hat und die Presseberichterstattung über die Abgasproblematik im W-Konzern ab September 2015 kontinuierlich zunahm.

99

Dies reicht im konkreten Fall allerdings nicht aus, um von einer den Beginn der Verjährung auslösenden positiven Kenntnis der Klagepartei nach § 199 BGB bereits im Jahr 2015 oder im Jahr 2016 auszugehen (ebenso: OLG Stuttgart, Urteil vom 30.04.2020, 7 U 470/19, Rz. 60, beck-online).

100

Zwar ist nicht unbedingt erforderlich, dass der Gläubiger alle Tatumstände in tatsächlicher und rechtlicher Weise zutreffend würdigt, auch nicht im Wege der Parallelwertung in der Laiensphäre (Grote, in: MüKo-BGB, 8. Aufl. 2018, § 199 BGB, Rn. 29). Bei einfach gelagerten Sachverhalten mag es ausreichen, wenn er sich aus den ihm bekannten Tatsachen seine Gläubigerstellung erschließen kann. Bei komplizierten Sachverhalten, zu denen das Gericht den vorliegenden zählt, sind höhere Anforderungen zu stellen (Grothe a.a.O.). Zudem können eine problematische und ungeklärte Rechtslage den Verjährungsbeginn hinausschieben. Verjährungsbeginn tritt dann erst dann ein, wenn eine zutreffende Einschätzung der Rechtslage möglich ist (Grothe a.a.O.). Bei den Fällen der Abgasmanipulation in Zusammenhang mit dem Motor EA 189 fehlte es bis Mai 2020 an einer höchstrichterlichen Entscheidung, was es zusätzlich zweifelhaft erscheinen lässt, dass eine zutreffende Einschätzung der Rechtslage bereits 2015 möglich war (ähnlich: LG Trier, Urteil vom 19.09.2019, 5 O 417/18, Rz. 45, beck-online). Nach Auffassung des Gerichts gilt diese Erwägung auch mindestens noch für das Jahr 2016.

101

Vor diesem Hintergrund könnte allenfalls ein einzelfallspezifisches Schreiben der Beklagten oder des KBA an die Klagepartei, nicht aber der Verweis auf die Medienberichterstattung im Jahr 2015 den Schluss auf positive Kenntnis der Klagepartei von der Betroffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs in diesem Jahr zulassen. Auch das bewertet das Gericht indes als nicht ausreichend. Denn etwaige Schreiben lassen nicht den Rückschluss zu, dass

102

ein deliktischer Anspruch gegen die Beklagte im Raum steht. Vielmehr waren diese stets so formuliert, dass mögliche Probleme beseitigt werden sollen. Eine Haftung wird in diesen weder thematisiert oder auch nur angedeutet.

b) 103

Auch eine grob fahrlässige Unkenntnis der anspruchsbegründenden Tatsachen lag nicht vor. 104
Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schwerwiegenden und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus, insbesondere wenn dem Gläubiger die Kenntnis deshalb fehlt, weil ihm persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden kann, weil sich ihm die den Anspruch begründenden Umstände förmlich aufgedrängt haben, er davor aber letztlich die Augen verschlossen hat (vgl. Spindler, in: BeckOK-BGB, 51. Edition, Stand: 01.08.2019, § 199 BGB, Rn. 23). Selbst wenn man annehmen wollte, dass es dem Kläger bereits 2015 oder 2016 möglich gewesen wäre, die Betroffenheit des eigenen Fahrzeugs zu ermitteln, kann nicht ohne weiteres eine grob fahrlässige Unkenntnis angenommen werden. Hier ist zunächst zu berücksichtigen, dass bei gesetzlichen Ansprüchen, wie im vorliegenden Fall, die Voraussetzungen für die Annahme einer grob fahrlässigen Unkenntnis grundsätzlich höher anzusetzen sind als bei vertraglichen Ansprüchen (vgl. Grothe, in: MüKo-BGB, 8. Aufl. 2018, § 199 BGB, Rn. 31). Im Falle einer bewussten vertraglichen Bindung wird man vom Gläubiger eher erwarten können, sich um hinreichende Informationen in seinen eigenen Angelegenheiten zu bemühen. In diesem Zusammenhang ist schließlich auch das Verhalten der Beklagten nach Bekanntwerden der Vorwürfe zu sehen. So führt die Beklagte in ihrer Pressemitteilung vom 22.09.2015 unter anderem aus, dass die Steuersoftware bei der Mehrheit der betroffenen Motoren keinerlei Auswirkungen habe. Die Beklagte verfolgte mithin eine Strategie, bei der die vorgenommenen Manipulationen am Abgasrückführungssystem verharmlost wurden (vgl. auch oben). Unter diesen Umständen drängte sich für den Inhaber eines Fahrzeugs aus dem W-Konzern aber keinesfalls auf, dass er nun seinerseits tätig werden musste, um seine Rechte zu wahren (zutreffend: LG Offenburg, Urteil vom 21.08.2019, 2 O 57/19, Rz. 33, juris).

c) 105

Das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 09.06.2020 (Az. VIII ZR 315/19) ändert an dieser 106
Einschätzung nichts. Im dortigen Fall ging es um eine Klage gegen den Vertragshändler und die Verjährung nach § 438 BGB.

Der Rechtsprechung des OLG Stuttgart (Urteile vom 07.04.2020 (10 U 455/19) und vom 14.04.2020 (10 U 466/19), die einen grundsätzlichen Verjährungsbeginn bereits 2015 107
annahmen, folgt die Kammer nicht.

Selbst wenn man vorliegend zulasten des Klägers davon ausginge, dass dieser im Laufe des 108
Jahres 2017 Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeuges erlangt hat, wäre die dreijährige Regelverjährungsfrist im konkreten Fall gewahrt.

II. Antrag zu 2) – Hilfsantrag 109

Auf den Hilfsantrag kommt es durch den Erfolg des Hauptantrages nicht mehr an. 110

III. Antrag zu 3) 111

112

Die Feststellung des Annahmeverzuges konnte antragsgemäß ausgesprochen werden. Es ist allgemein anerkannt, dass ein Annahmeverzug begründendes wörtliches Angebot im Sinne von § 295 BGB bereits in einem Klageantrag „Zug um Zug“ liegen kann (vgl. Ernst, in: MüKo-BGB, 7. Aufl. 2016, § 295 BGB, Rn. 2 m.w.N.). Insbesondere hat der Kläger mit dem Klageantrag zu erkennen gegeben, dass er sich darüber im Klaren ist, dass er eine – damals auch korrekt berechnete – Nutzungsentschädigung an die Beklagte zu leisten hat. Damit liegt ein den Annahmeverzug begründendes Angebot vor (BGH, a. a. O.). Annahmeverzug trat hier spätestens mit dem Eingang der Klageerwiderung nebst Klageabweisungsantrag ein, weil die Beklagte damit zu erkennen gegeben hat, dem Angebot des Klägers insgesamt nicht näher treten zu wollen.

IV. Antrag zu 4) 113

Die Feststellung konnte antragsgemäß ausgesprochen werden, nachdem die Beklagten nach § 826 BGB – also wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung – haftet. 114

V. Antrag zu 5) 115

Der Antrag zu 5), mit welchem die Freistellung von außergerichtlichen entstandenen Rechtsanwaltskosten begehrt wird, war abzuweisen, nachdem es die Klagepartei bis zuletzt nicht vermocht hat, ein außergerichtliches Tätigwerden schlüssig darzustellen. Weder wird auf einen außergerichtlichen Schriftsatz Bezug genommen, noch findet sich ein solcher in den „Anlagekonvoluten“. Im Übrigen handelt es sich um nicht einzelfallbezogene Textbausteine, die eine konkrete Prüfung, ob und inwieweit eine außergerichtliche Vertretung überhaupt stattgefunden hat, nicht zulässt. Eine solche kann auch nicht einfach unterstellt werden. 116

VI. Feststellung der teilweisen Erledigung der Hauptsache 117

Die Hauptsache hat sich hinsichtlich der im Laufe des Verfahrens gestiegenen Laufleistung des Fahrzeugs des Klägers in der Hauptsache teilweise erledigt. Die ursprüngliche Klage war zulässig und begründet. Der Zahlungsantrag reduzierte sich im Laufe des Prozesses wegen der korrespondierend zur höheren Laufleistung gestiegenen Nutzungsentschädigung. Insoweit wurde die Klage durch erledigende Ereignisse – Fortsetzung der Nutzung – nachträglich teilweise unbegründet. 118

C. Prozessuale Nebenentscheidungen 119

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 ZPO. 120

Für die Bildung der Kostenquote ist ein fiktiver Gesamtstreitwert von 16.845,94 € zugrunde zu legen. 121

Ausgangspunkt waren dabei die ursprünglich begehrte Schadensersatzforderung in Höhe von 10.855,18 € sowie die geltend gemachten Deliktzinsen in Höhe von 5.904,00 € (4% aus 20.999,00 € vom 22.06.2013 bis zum 01.07.2020) sowie Prozesszinsen in Höhe von 86,76 € (5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz aus 10.855,18 € vom 02.07.2020 bis zum 10.09.2020; vgl. zum Ganzen: OLG Stuttgart, Urteil vom 02.04.2020, 2 U 249/19, Rz. 75, juris). 122

Der auf Feststellung gerichtete Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges oder des Vorliegens einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung sind nicht streitwerterhöhend – gleiches gilt für die Nebenforderung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. 123

Der Kläger obsiegte danach mit insgesamt 10.015,86 € (Gesamtschadensersatzanspruch und Prozesszinsen): Dies entspricht unter Berücksichtigung der teilweisen Erledigung der Hauptsache einer Quote von rund 65 %. Folglich hat er Kosten nach einer Unterliegensquote von 35 % zu tragen. 124

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 709 S. 1 und S. 2, 711 ZPO. 125