

Aktenzeichen:
29 O 397/18

		
zA	29. AUG. 2019	Erl
C...		D
@		E
KAP Rechtsanwaltsgesellschaft mbH		



Landgericht Stuttgart

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **KAP Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, FÜNF HÖFE, Theatinerstraße 15,
80333 München,

gegen

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, vertreten durch d. Vorstand, Oliver Blume, Lutz Meschke,
Andreas Haffner, Detlev von Platen, Albrecht Reimold, Uwe-Karsten Städter, Michael
Steiner, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart

- Beklagte -

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 29. Zivilkammer - durch den Vorsitzenden Richter am
Landgericht Dr. Schmid als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom
12.04.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 51.815,40 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 16.01.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw Porsche Typ FIN:
[REDACTED]
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 1.822,96 freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 11 % und die Beklagte 89 %.

Streitwert: € 58.232,00

Tatbestand

Gegenstand des Rechtsstreits sind Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der sog. „Dieselaffäre“.

Der Kläger erwarb mit Bestellung vom 15.06.2015 bei der Autohaus Graf Herdenberg Sportwagen GmbH einen Porsche Macan S Diesel zu einem Kaufpreis von € 65.608,96. Das Fahrzeug war erstmals am 08.09.2015 und sodann vom Kläger mit einer Laufleistung von 6.329 km am 09.12.2015 zugelassen worden.

Herstellerin des Fahrzeugs, in das ein von der Audi Hungaria produzierter 3-Liter V6 Dieselmotor verbaut (EA 897) ist, ist die Beklagte.

Am 02.11.2018 veröffentlichte das Kraftfahrtbundesamt in Bezug auf dieses Fahrzeug wegen „Entfernung unzulässiger Abschaltvorrichtungen bzw. der unzulässigen Reduzierung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems“ einen amtlich angeordneten Rückruf. Daraufhin ließ der Kläger am 18.01.2019 der Motorsteuerung ein mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmtes Softwareupdate aufspielen.

Der Kläger ist der Auffassung, er habe durch den Erwerb des Fahrzeugs einen Schaden erlitten, weil er ein ungewolltes Rechtsgeschäft abgeschlossen habe. Er trägt vor, sein Fahrzeug sei mit einer Software ausgestattet, die erkenne, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand oder im normalen Straßenverkehr betrieben werde. Befinde sich das Fahrzeug im Prüfzyklus, erfolge die Schadstoffreduktion maximal effektiv. Außerhalb des Prüfzyklusses sei die Abgasreinigung/Abgasbehandlung hingegen stark bis ganz gedrosselt. Dies stelle einen erheblichen Sachmangel dar.

Das nunmehr aufgespielte Softwareupdate lasse den Schaden nicht entfallen, da dieses jedenfalls schwerwiegende technische Folgen mit sich bringe, so u.a. eine geringere Leistung, einen erhöhten Kraftstoffverbrauch und eine verstärkte Verrußung der Drosselklappen.

Die Beklagte habe als Herstellerin des Fahrzeugs den auf Seiten des Beklagten eingetretenen Schaden verursacht.

Auch hätten der Vorstandsvorsitzende oder sonstige maßgebliche Organe Kenntnis von der Entwicklung sowie dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und diesen gebilligt oder sogar selbst angewiesen. Es sei unvorstellbar, dass aufgrund der von der Beklagten vorzunehmenden Konfiguration der Motorsteuerung die Beklagte über die genaue Funktionsweise der verbauten Teile nicht informiert gewesen sei.

Das Verhalten der Beklagten sei auch sittenwidrig.

Der Kläger beantragt, für Recht zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei € 58.232,00 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen die Übereignung und Herausgabe des Pkw Porsche Typ FIN: XXXXXXXXXXXX
2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 2.251,48 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, das streitgegenständliche Fahrzeug habe keine den Prüfstand erkennende und den Betriebsmodus der Abgasrückführung regulierende Software

aufgewiesen. Der Kläger habe daher keinen Schaden erlitten. Jedenfalls sei durch das mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmte Softwareupdate ein angeblicher Schaden entfallen.

Auch seien weder den Vorständen der Beklagten noch anderen Personen auf Seiten der Beklagten die behauptete Abschaltlogik bekannt gewesen.

Ein sittenwidriges Verhalten der Beklagten sei ebenfalls nicht gegeben.

Zur Ergänzung des Parteivorbringens wird auf sämtliche Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB in Höhe von € 51.815,40.

Er hat einen Schaden erlitten (1.). Dieser ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (2.), welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist (3.). Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt (4.). Aufgrund dessen hat der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz, bei dem er sich allerdings die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile anrechnen lassen muss (5.).

1. Der Kläger hat durch den Erwerb des Porsche Macan S Diesel einen Schaden erlitten.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie – bei Eingriff in die Dispositionsfreiheit – die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts (BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03 –, BGHZ 161, 361, Rn. 16; BGH, Urteil vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14 –, Rn. 18, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 41ff.). Dabei ist bei dem Abschluss

von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt.

Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten. Es ist davon auszugehen, dass das Fahrzeug über eine unzulässige Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007 verfügte, die einer Zulassung entgegenstand. Dadurch bestand die Gefahr, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten Nutzungsbeschränkungen und ein Wertverlust.

a. Gemäß Art. 10 Abs. 1 EG-VO 715/2007 erteilt die nationale Zulassungsbehörde die Typgenehmigung, wenn das betreffende Fahrzeug den Vorschriften der Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen entspricht. Gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) darf eine EG-Typgenehmigung nur erteilt werden, wenn die erforderlichen Prüfverfahren ordnungsgemäß und mit zufriedenstellenden Ergebnis durchgeführt wurden. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 hat der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Gemäß Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 ist eine „Abschaltvorrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

b. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte zum Zeitpunkt des Kaufs über eine derartige unzulässige Abschaltvorrichtung, so dass das Prüfverfahren und somit die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen.

aa) Der Kläger hat insoweit vorgetragen, sein Fahrzeug sei mit einer Software ausgestattet, die erkenne, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand oder im normalen Straßenverkehr

betrieben werde. Befinde sich das Fahrzeug im Prüfzyklus, erfolge die Schadstoffreduktion maximal effektiv. Außerhalb des Prüfzyklusses sei die Abgasreinigung/Abgasbehandlung hingegen stark bis ganz gedrosselt.

bb) Dieses Vorbringen hat die Beklagte nicht ausreichend bestritten, weshalb der Vortrag des Klägers als unstreitig gemäß § 138 Abs. 3 ZPO zu behandeln ist.

Grundsätzlich muss zwar der Anspruchsteller alle Tatsachen behaupten und beweisen, aus denen sich sein Anspruch herleitet. Dieser Grundsatz bedarf aber einer Einschränkung, wenn die primär darlegungsbelastete Partei außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, während dem Prozessgegner die erforderliche tatsächliche Aufklärung ohne weiteres möglich und auch zuzumuten ist. Dabei obliegt es dem Bestreitenden im Rahmen der sekundären Darlegungslast auch, zumutbare Nachforschungen zu unternehmen (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 559/14 –, Rn. 18, juris).

So verhält es sich aber im vorliegenden Fall. Der Kläger als Außenstehender hat naturgemäß keine Kenntnisse über die genaue Funktion der Motorsteuerung und die Art und Weise der Emissionsbehandlung. Der Kläger kann sich demzufolge lediglich auf Indizien berufen, die gewisse Hinweise auf den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung geben. Dem ist der Kläger dadurch nachgekommen, dass er unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung des amtlichen Rückrufs am 02.11.2018 vorgetragen hat, die Motorsteuerungssoftware habe die unterschiedlichen Fahrsituationen erkannt und entsprechend die Emissionsbehandlung verändert. Davon ausgehend wäre es ein Leichtes für die Beklagte darzulegen, in welcher Weise außerhalb des NEFZ in die Emissionsbehandlung eingegriffen und diese verändert bzw. reduziert wurde. Die Beklagte kann sich demnach nicht auf das bloße Bestreiten einer Umschaltlogik beschränken.

cc) Ausgehend vom klägerischen Vortrag erfolgte somit eine unterschiedliche Emissionsbehandlung je nachdem, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Betrieb befand. Eine solche Steuerung ist Teil eines Emissionskontrollsystems im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Die Emissionen werden kontrolliert und gesteuert: Die Motorsteuerung, die anhand der Parameter den Prüfzyklus erkennt, schaltete im Normalbetrieb die Abgasnachbehandlung ab bzw. reduziert diese. Dessen Unzulässigkeit ergibt sich aus Art. 5 Abs. 2 S. 1 EG-VO 715/2007.

c. Die Installation der unzulässigen Abschaltvorrichtung begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs sowie des massiven Wertverlustes. Zu diesen Maßnahmen wäre das Kraftfahrt-Bundesamt berechtigt gewesen,

weil sie über die Voraussetzungen des Vorliegens der Genehmigungsveroraussetzungen getäuscht wurde. Unabhängig von der konkreten Vorgehensweise des Kraftfahrt-Bundesamts nach Bekanntwerden der Abschaltvorrichtung bestand seit Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit der zweifelhaften EG-Typgenehmigung die Gefahr des Bekanntwerdens der Manipulation und des sofortigen Widerrufs der Zulassung ohne Auflagen. Dies war nicht fernliegend, da Auflagen als Nebenbestimmungen zu Verwaltungsakten nicht erzwingbar sind und die Beklagte als Adressatin einer Auflage zur Durchführung einer Nachbesserung von in Verkehr gebrachten Fahrzeugen es nicht in der Hand hat, sämtliche Fahrzeughalter zu einer Nachrüstung zu zwingen.

d. Der Schaden ist auch nicht etwa dadurch entfallen, dass der Kläger das Update hat aufspielen lassen. Abgesehen davon, dass bei der Schadensbeurteilung auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen ist, besteht selbst bei einem Update ohne technische Nachteile der Schaden fort. Aufgrund der nicht endenden Diskussionen in der Öffentlichkeit über etwaige technische Nachteile des Updates haftet dem Fahrzeug des Klägers ein Makel an, mit der Folge, dass nach wie vor eine Vermögensgefährdung vorliegt.

2. Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urteil vom 03. März 2008 – II ZR 310/06 –, Rn. 15, juris; MünchKommBGB/Wagner, 7. Aufl., § 826 Rn. 45 ff.). Ein adäquater Zusammenhang besteht, 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.

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat das Fahrzeug mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung produziert und in Verkehr gebracht. Dabei wurde durch Verschweigen der unzulässigen Abschaltvorrichtung gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt scheinbar zulässige Emissionswerte vorgespiegelt und die EG-Typgenehmigung erschlichen. Der Fortbestand der allgemeinen Betriebserlaubnis auf der Grundlage der EG-Typgenehmigung hing wesentlich an den Eigenschaften des Motors und seiner Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und einem Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden der Täuschungen bei der Typgenehmigungsprüfung bedroht.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer, wie der Kläger, von dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs absieht, wenn er

weiß, dass das Zulassungsverfahren nicht ordnungsgemäß betrieben wurde. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts und die Ungewissheit, ob es der Beklagten gelingen wird, ein Software-Update zu entwickeln, mit dem die Voraussetzungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden, ohne dass die Eigenschaften des Fahrzeugs nachteilig verändert werden. Das Inverkehrbringen eines Motors, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgeerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages.

Eine Zurechnung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm zu verneinen. Die EG-Typgenehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit eines Fahrzeugs. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emission- und Verbrauchswerte entspricht. Gleichzeitig hat es den Zweck, Verbrauchswerte (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu geben (Art. 1 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3, 4, Erwägungsgrund Nr. 17 EG-VO 715/2007). Derartige Informationen sind nicht nur bei der Erstanschaffung, sondern auch bei einem Folgeerwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung.

3. Das Verhalten der Beklagten war 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 kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016 – VI ZR 536/15 –, Rn. 16, juris). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (Staudinger/Oechsler BGB [2014] § 826, Rn. 31).

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen dahin, dass ein Fahrzeughersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt. Dabei wird eine sehr hohe Sorgfalt erwartet, wenn das Handeln von einer großen Tragweite ist und Verstöße zu hohen Schäden führen können. Dies ist in der Automobilindustrie, die in zig-tausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, die für die

Mobilität der Kunden von großer Bedeutung sind, der Fall. In der Automobilindustrie spielt zudem die Einhaltung von Umweltstandards eine große Rolle, da systematische Abweichungen bei in großer Stückzahl produzierten Fahrzeugen eine entsprechend hohe Auswirkung auf die Umweltbelastung hat. Den europäischen Normen entsprechend erwartet der Verbraucher objektive und genaue, und somit wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. Die allgemeine Verkehrserwartung geht auch dahin, dass sich ein Hersteller nicht durch falsche Angaben oder durch Manipulationen im Rahmen des Prüfverfahrens mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist.

Gegen diese berechnigte Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation einer Abschaltinrichtung widersprach offensichtlich den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Ein Fahr- und Emissionsverhalten, das durch eine spezielle Steuerungssoftware allein auf das Prüfverfahren abgestimmt war, und keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Eigenschaften im Normalbetrieb erlaubt, widersprach dem erkennbaren Zweck der Vorschrift.

Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist der hohe Schaden, den die Beklagte verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, das die Beklagte in Kauf genommen hat. Der Beklagten war bewusst, dass sie die Anforderungen der Abgasnormen nicht ohne die unzulässige Abschaltinrichtung erfüllen konnte. Als Automobilhersteller war ihr weiter bekannt, dass sie keine rechtsbeständige EG-Typgenehmigung durch eine Täuschung im Prüfverfahren erhalten kann und somit die Gefahr des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Fahrzeuge bestand. Der dadurch drohende Schaden war angesichts der hohen Stückzahl der produzierten Fahrzeuge enorm. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens zum Zwecke des Gewinnstrebens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit. Gleichzeitig hat sich die Beklagte gegenüber ihren Mitbewerbern, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der EG-VO 715/2007 nachgewiesen haben, einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Sie hat sich die Kosten der Entwicklung einer Technik gespart, die den Anforderungen der Vorschriften gerecht geworden wäre.

4. Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen (a.). Diese haben mit Vorsatz gehandelt (b.).

a. Die Beklagte muss sich das Wissen ihrer Repräsentanten auch im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen.

Grundsätzlich haftet eine juristische Person gemäß § 31 BGB für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter. Entgegen der Auffassung der Beklagten beschränkt sich die Zurechnung im Rahmen des § 826 BGB nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn. Dies ergibt sich nicht aus der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28. Juni 2016, VI ZR 536/15.

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft eine juristische Person 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 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 (BGH, Urteil vom 14. März 2013 – III ZR 296/11 –, BGHZ 196, 340, Rn. 12). Entgegen der weiteren Auffassung der Beklagten gilt die Repräsentantenhaftung nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung. In der o.g. Entscheidung hat dieser im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB ausdrücklich auf die weite Auslegung des Begriffs des verfassungsmäßigen Vertreters hingewiesen und die hierzu ergangene Grundsatzentscheidung zitiert (BGH, Urteil vom 30. Oktober 1967 – VII ZR 82/65 –, BGHZ 49, 19, Rn. 11).

b. Die Repräsentanten der Beklagten haben die Schädigung des Klägers vorsätzlich veranlasst. Es bedarf nicht der konkreten Feststellung, welcher Repräsentant der Beklagten vorsätzlich gehandelt hat, weil die Beklagte insoweit die Kenntnis ihrer Repräsentanten nicht ausreichend bestritten hat, § 138 Abs. 3 ZPO (aa.). Diese haben vorsätzlich gehandelt (bb).

aa. Der Kläger hat behauptet, dass der Vorstandsvorsitzende und weitere maßgebliche Organe von der Verwendung der unzulässigen Software Kenntnis gehabt haben mussten. Dieser Vortrag ist zur Behauptung eines Vorsatzes bei Repräsentanten der Beklagten ausreichend. Die Beklagte als Weltkonzern hat auch unterhalb der Ebene der Vorstände im aktienrechtlichen Sinne Personen, die wesensmäßige Funktionen der Beklagten zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind.

bb. Ein konkreterer Vortrag bezüglich einzelner Personen war nicht erforderlich. Insofern greifen erneut die Grundsätze der sekundären Darlegungslast, der die Beklagte jedoch nicht in ausreichendem Maße nachgekommen ist.

(1). Der Kläger hat mit seiner Behauptung, der Vorstandsvorsitzende sowie die maßgeblichen Organe hätten Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware gehabt, den maßgeblichen Personenkreis der Repräsentanten der Beklagten auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne bezeichnet. Eine namentliche Benennung aller Personen war nicht möglich, weil er hiervon keine Kenntnis hatte und er als Nichtkonzernangehöriger außerhalb des Geschehensablaufs steht – abgesehen davon hat der Kläger den ehemaligen Vorstand Hatz ausdrücklich genannt. Insbesondere kann er nicht wissen, wie die interne Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Beklagten zum Zeitpunkt der Entwicklung und Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs war. Dass ein Weltkonzern wie die Beklagte auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne Personen wesensmäßige Aufgaben wie die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, den Einkauf, die Entwicklung einer Marke etc. zur selbständigen und eigenverantwortlichen Erledigung überträgt, ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Organisation und Überwachung des enorm großen Geschäftsbetriebs, die nicht allein von wenigen Personen des Konzernvorstands geleistet werden kann. Demgegenüber ist es der Beklagten ohne weiteres möglich und zumutbar, die in den Entwicklungsprozess des streitgegenständlichen Fahrzeugs eingebundenen Verantwortlichen bis zu den Bereichsvorständen und den Vorständen im aktienrechtlichen Sinn zu benennen. Es ist zu erwarten, dass die Beklagte ihren Geschäftsbetrieb derartig organisiert, dass die Verantwortlichen die für den Betrieb wesentlichen Informationen auch erhält. Es ist naheliegend, dass jedenfalls die aus Repräsentanten bestehende Unternehmensführung unterhalb der Ebene des Konzernvorstands Kenntnis von den Vorgängen gehabt hat.

(2). Dieser sekundären Darlegungslast hat die Beklagte indes nicht genügt, so dass der Vortrag des Klägers gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstrittig zu behandeln ist.

Die Beklagte trägt zwar insoweit vor, im Zusammenhang mit der Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei der Rohling des Motorsteuergerätes von der Fa. Bosch sowie der Motor von der Audi Hungaria geliefert worden. Des Weiteren sei die für die Motorsteuerung erforderliche Software von der Audi AG entwickelt und nach Einbau des Motorsteuergerätes von der Audi AG aufgespielt worden. Demzufolge habe auf Seiten der Beklagten keine Kenntnis über die Funktionsweise der Motorsteuerung und des Motors vorgelegen.

Über den trotz der behaupteten Aufteilung der Arbeitsinhalte gleichwohl erforderlichen Informationsaustausch und Abstimmungsbedarf während der Entwicklung und Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zwischen der Beklagten und der Audi AG schweigt sich die Beklagte jedoch vollständig aus. Es wäre jedoch Sache der Beklagten gewesen, konkret zu einem etwaigen Informationsaustausch und zu einer Abstimmung zwischen der Beklagten und der Audi AG vorzutragen und detailliert darzulegen, dass Mitarbeitern der Beklagten bis zur Führungsebene zu keinem Zeitpunkt über die Funktionsweise der Motorsteuerung / des Motors informiert gewesen seien. Dies gilt umso mehr, als es ausgeschlossen erscheint, dass es bei der Entwicklung und Herstellung des streitgegenständlichen Fahrzeugmodells weder einen Informationsaustausch noch eine enge Zusammenarbeit zwischen der Beklagten und der Audi AG gab. Bei realistischer Betrachtungsweise dürfte eine intensive Zusammenarbeit stattgefunden haben und die Beklagte über sämtliche technischen Details – auch in Bezug auf die Funktionsweise hinzugekaufter Bauteile – bestens im Bilde gewesen sein. Dass die Beklagte in Bezug auf hinzugekaufte Bauteile quasi die „Katze im Sack gekauft“ hat, ist schlechterdings nicht vorstellbar.

bb. Die nicht genannten Repräsentanten der Beklagten unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne haben vorsätzlich gehandelt. Ein vorsätzliches Handeln erfordert ein Wissens- und ein Wollenselement bezogen auf die maßgeblichen Umstände, hier die Schädigung des Klägers. Der Handelnde muss die Schädigung gekannt oder zumindest vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Beim bedingten Vorsatz muss er die relevanten Umstände jedenfalls für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Da es sich beim Vorsatz um eine innere Tatsache handelt, lässt sich diese nur aus äußeren Umständen folgern. Hierbei kann beispielsweise die Leichtfertigkeit des Handelns oder die starke Gefährdung des betroffenen Rechtsguts die Schlussfolgerung im Einzelfall rechtfertigen. Allerdings ist der Grad der Wahrscheinlichkeit des Schadens kein alleiniges Kriterium für die Frage, ob der Handelnde mit dem schädigenden Erfolg einverstanden ist. Maßgeblich sind sämtliche Umstände des Einzelfalls (BGH, Urteil vom 20. Dezember 2011 – VI ZR 309/10 –, Rn. 10f, juris; MünchKommBGB/Wagner, aaO, § 826 Rn. 33)

Aus den geschilderten Umständen des Einzelfalls lässt sich ein Vorsatz der handelnden Personen feststellen. Die Entwicklung eines gesonderten Betriebsmodus für den NEFZ widerspricht offensichtlich der Vorgabe der EG-VO 715/2007. Diese hat zum Ziel, bestimmte umweltrelevante Emissions- und Verbrauchswerte in einem normierten Prüfverfahren festzustellen, die möglichst nahe an den Werten im normalen Fahrzeugbetrieb liegen sollen. Die Beklagte hat demgegenüber eine Steuerung eingesetzt, die nur für den Prüfzyklus zu reduzierten Emissionswerten führte und für den Normalbetrieb eine hiervon abweichende

Behandlung der Abgase vorsah. Damit lassen die im Prüfzyklus festgestellten Werte keinen Rückschluss auf die tatsächlichen Werte im praktischen Betrieb zu.

Bei der Produktion und Verwendung eines derart hochwertigen und strengsten Qualitätsanforderungen unterliegenden Produkts ist es ausgeschlossen, dass die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften missverstanden worden sein konnten. Aus der Verwendung einer solchen offensichtlich rechtswidrigen Manipulationssoftware lässt sich folgern, dass den handelnden Personen die Angreifbarkeit der so erschlichenen EG-Typgenehmigung bekannt war. Die Täuschungshandlung rechtfertigt auch den Schluss, dass die handelnden Personen den daraus für die Erst- aber auch Zweiterwerber möglicherweise entstehenden Schaden billigend in Kauf genommen haben. Wer im Zulassungsverfahren täuscht, rechnet damit, dass bei Offenlegung der verheimlichten Tatsache die getäuschte Behörde eine andere Entscheidung getroffen hätte bzw. ihre ursprüngliche Entscheidung revidiert. Andernfalls hätte kein Anlass für eine Täuschung bestanden. Der Beklagten als Automobilhersteller war bekannt, dass Fahrzeuge, die über keine EG-Typgenehmigung verfügen, ihre allgemeine Betriebserlaubnis verlieren und stillgelegt werden können. Der mögliche Schaden für die Fahrzeugeigentümer in der Form eines Wertverlustes bei Bekanntwerden der Manipulationssoftware ist so offensichtlich, dass sich daraus nur ein Inkaufnehmen seitens der handelnden Personen folgern lässt. Diesen war ohne vernünftigen Zweifel bekannt, dass bereits kleinste Fehler einen erheblichen Schaden, beispielsweise durch Rückrufaktionen, auslösen können. Umso mehr drängte sich ihnen auf, dass ein enormer Schaden entstehen würde, wenn die Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren würden.

5. Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung von der Beklagte unter Einsatz einer Manipulationssoftware erschlichen wurde und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrt-Bundesamt sich später nicht zu einem Widerruf der Zulassung, sondern zu dem nachträglichen Erlass einer Auflage entschlossen hat. Maßgeblich ist auf den Zeitpunkt abzustellen, bei dem aufgrund der Handlung der Beklagten beim Kläger der Schaden eingetreten ist. Das ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

Der Kläger kann daher den von ihm zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Brutto-Kaufpreis von der Beklagten verlangen. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat er das erworbene Fahrzeug und die gezogenen Nutzungen herauszugeben. Unstreitig betrug die Laufleistung

des Fahrzeugs am 06.04.2019 69.027 km. Der Nutzungsvorteil je gefahrenen Kilometer errechnet sich aus dem Kaufpreis dividiert durch die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses von dem Fahrzeug zu erwartende Laufleistung. Das Gericht schätzt gemäß § 287 ZPO, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine Gesamtfahrleistung von 300.000 km hat. Der Kläger hat das Fahrzeug mit einer Laufleistung von 6.329 km erworben, so dass es noch eine zu erwartende Restlaufleistung von 293.671 km hatte. Dies bedeutet, dass der Kläger einen Nutzungsvorteil von 0,22 €/km (€ 65.608,96 ./ 293.671 km) und daher bei Schluss der mündlichen Verhandlung in Höhe von € 13.793,56 gezogen hat. Infolge anzurechnenden Nutzungsvorteils ist die Klage somit in Höhe von € 51.815,40 begründet.

6. Der Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen ergibt sich aus § 291 BGB.

7. Der Kläger hat ferner gemäß §§ 826, 249, 250 BGB einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von € 1.822,96. Hierbei hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe der zugesprochenen Klageforderung zu Grunde gelegt und eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale sowie MwSt. angesetzt. Die Beauftragung eines Rechtsanwalts war insoweit erforderlich und zweckmäßig.

Der nachgelassene Schriftsatz der Beklagten vom 24.05.2019 gab keine Veranlassung, die Verhandlung gemäß § 156 ZPO wiederzueröffnen, da insoweit kein erheblicher Vortrag gehalten wurde, der eine andere Entscheidung gerechtfertigt hätte (vgl. BGH Beschl. v. 20.09.2011, VI ZR 5/11, wonach eine Wiedereröffnung nach § 156 Abs. 1 ZPO nur erforderlich ist, wenn im nachgelassenen Schriftsatz entscheidungserheblicher Prozessstoff vorgetragen wird).

II.

Die Nebenentscheidungen beruhen hinsichtlich der Kosten auf § 92 ZPO und hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 711, 709 S. 1 ZPO.

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 Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

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.

Dr. Schmid
Vorsitzender Richter am Landgericht

Verkündet am 23.08.2019

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Stuttgart, den 23. Aug. 2019
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle des Landgerichts

