

Beglaubigte Abschrift (Telekopie gemäß § 169 Abs. 3 ZPO)

23 O 247/18



Verkündet am 22.01.2020

Blank, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle**Landgericht Düsseldorf
IM NAMEN DES VOLKES
Urteil**

In dem Rechtsstreit

Prozessbevollmächtigte: **Rechtsanwälte Dr. Stoll und Sauer
Rechtsanwaltsgesellschaft mbH,
Einsteinallee 1/1, 77933 Lahr,**

Klägers,

gegen

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

Prozessbevollmächtigte: **.....**

Beklagte,

hat die 23. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf
auf die mündliche Verhandlung vom 04.12.2019
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Maurer, den Richter am Landgericht Hutsch und den Richter Dr. Schröpfer

für Recht erkannt:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte das Fahrzeug Porsche Cayenne Diesel, FIN: dahingehend beeinflusst hat, dass dieses

hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.085,95 EUR freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand:

Der Kläger begehrt die Feststellung, dass die Beklagte ihm gegenüber zur Leistung von Schadensersatz aus unerlaubter Handlung im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Kraftfahrzeuges verpflichtet ist.

Am 01.03.2017 bestellte der in Düsseldorf wohnende Kläger bei dem Porsche Zentrum Düsseldorf einen Neuwagen, Porsche Cayenne Diesel (EU 6), 3,0 Liter, Sechszylinder mit 292 PS. Das Fahrzeug wurde dem Kläger am 29.05.2017 übergeben. Der Kaufpreis betrug 81.578,78 EUR (Anlage K30).

Der in dem Fahrzeug verbaute Motor wurde nicht von der Beklagten hergestellt und entwickelt, sondern von einer dem Konzern der Muttergesellschaft der Beklagten angehörenden Konzerngesellschaft, der Audi Hungaria Motor Kft. Die Beklagte kaufte den Motor zu und baute ihn in das streitgegenständliche Fahrzeug ein.

Am 27.07.2017 teilte das Bundesverkehrsministerium mit, dass ein Zulassungsstopp ab dem 27.07.2017 für noch nicht zugelassene Porsche Cayenne Diesel mit 3,0 Liter Motoren verhängt werde, woraufhin das Kraftfahrtbundesamt (KBA) einen Rückruf für Porsche Cayenne Diesel mit den Baujahren 2014 bis 2016 anordnete. Auf Anordnung des KBA durch Bescheid vom 28.07.2017 nahm die Beklagte für Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs eine Aktualisierung der Motorsoftware vor, die den Warmlauf-Modus des SCR-Katalysators betrifft, da nach Auffassung des KBA bei den Fahrzeugen des streitgegenständlichen Typs die Konditionierung des

Warmlaufmodus im Straßenbetrieb nicht ausreichend war. Mit Freigabe-Bestätigung vom 18.10.2017 (Anlage R4) bestätigte das KBA gegenüber der Beklagten die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit durch das entwickelte Software-Update.

Am 22.12.2017 wandte sich die Porsche Deutschland GmbH mit einem Schreiben an den Kläger (Anlage R1) und teilte ihm Folgendes mit:

„(...)

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

(...).“

Das in dem Schreiben angesprochene Update wurde bei dem Fahrzeug des Klägers durchgeführt.

Mit Schreiben vom 26.04.2018 (Anlage K31) wurde die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 09.05.2018 aufgefordert, den gezahlten Kaufpreis Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs an den Kläger zurückzuzahlen. Die Beklagte lehnte eine Regulierung ab.

Der Kläger behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei mit einer Manipulationssoftware ausgestattet, die unter Verwendung von Zeit- und Temperaturmomenten erkenne, ob das Fahrzeug im Testlabor oder auf der Straße betrieben werde. Wenn die Software einen Testzyklus erkenne, ändere sie die Abgasreinigung, um die Emissionen in Übereinstimmung mit den geltenden Normen zu bringen. Dabei sei im Testlabor ein erheblich geringerer Stickoxidausstoß

gegeben als im Straßenverkehr. Es sei zwar nicht genau erkennbar, wie die Manipulation genau funktioniere, es seien aber mindestens Manipulationen bei der Aufwärmstrategie, dem Thermofenster und der AdBlue Dosierung gegeben. Beim Kauf des Fahrzeugs sei es ihm darum gegangen, ein umweltfreundliches und wertstabiles Fahrzeug zu erwerben, weshalb für ihn auch die Einhaltung der Abgasnorm wichtig gewesen sei. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Abgasnorm für Zweck der Besteuerung des Fahrzeugs relevant sei.

Er ist der Ansicht, die Feststellungsklage sei zulässig, da derzeit noch nicht feststehe, welche Ansprüche er konkret gegen die Beklagte geltend machen wolle und nicht absehbar sei, welche Schäden noch eintreten könnten. Denkbar seien Folgeschäden durch die Nachrüstung, ein merkantiler Minderwert, ein drohender Entzug der Zulassung sowie steuerliche Nachteile. Der Beklagten sei vorsätzliches Handeln vorzuwerfen, da verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten Schäden durch die Verwendung der Manipulationssoftware billigend in Kauf genommen hätten und insbesondere auch, dass er, der Kläger, geschädigt werde. Hierzu behauptet er, die Abgasproblematik sei auch dem Vorstand der Beklagten berichtet worden, weshalb die Vorstände der Beklagten von den illegalen Abschaltvorrichtungen gewusst hätten. Es habe sich bei der Verwendung der illegalen Abschaltvorrichtungen um ein vorsätzliches und systematisches Betrugsprogramm auf allen Ebenen des Konzerns gehandelt. Da hierbei auch wirtschaftlich bedeutsame Risikoentscheidungen zu treffen gewesen seien, sei auch der Vorstand der Beklagten bei der Entscheidung über die Verwendung der Abschaltvorrichtung involviert gewesen. Insoweit ist er der Auffassung, in diesem Zusammenhang trage die Beklagte die sekundäre Darlegungslast.

Der Kläger beantragt,

1. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs Porsche Cayenne Diesel, FIN _____, durch die Beklagte resultieren;
2. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten _____ entstandenen _____ vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.398,64 EUR freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, das Fahrzeug des Klägers verfüge nicht über eine Umschaltlogik, wie diese bei dem vom eigentlichen Dieselskandal betroffenen Motorentyp EA189 vorhanden sei. Es handele sich nicht um einen alternativen Betriebsmodus, wie dies bei EA189 Motoren der Fall sei. Mit der eigentlichen Dieselpolitik habe der vorliegende Fall nichts zu tun. Das im streitgegenständlichen Fahrzeug vorhandene Thermofenster erfülle nicht die tatbestandlichen Voraussetzungen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung. Es sei erforderlich, um das Fahrzeug vor Motorschäden zu schützen. Dabei handele es sich um eine zulässige Form der Abgasrückführung, um den Ausstoß von Stickoxiden zu reduzieren. Bei der Abgasrückführung könne es bei kalten Temperaturen zu einer sog. Versottung kommen, die zu Schäden am Motor führen könne. Daher werde die Abgasrückführung bei kühleren Temperaturen zurückgefahren, eine signifikante Reduktion erfolge jedoch erst bei Temperaturen von 5 Grad Celsius oder weniger. Dieses sog. „Ausrampen“ sei bei Dieselmotoren aller Hersteller notwendig und üblich. Sie behauptet weiter, die Sachverhaltsermittlung bei der Beklagten habe keine Hinweise darauf ergeben, dass Vorstände der Beklagten Kenntnis von der vom KBA letztlich als unzulässig eingestuftem Bedatung der Motorsteuerungssoftware hatten. Ihr sei von Audi bis in den Juni 2017 hinein bestätigt worden, dass die zugekauften Motoren frei von unzulässigen Abschaltvorrichtungen seien.

Die Beklagte ist der Ansicht, die Feststellungsklage sei bereits unzulässig. Darüber hinaus sei eine Täuschung durch die Beklagte nicht dargelegt worden, da die Beklagte die streitgegenständlichen Dieselmotoren – was unstrittig ist – nicht entwickle oder herstelle, sondern diese lediglich zukaufe und verbaue. Hierzu behauptet sie, dass der streitgegenständliche Motor von Audi als Gesamtsystem bezogen worden sei und Audi in diesem Zusammenhang auch die gesamte Bedatung und Abstimmung der Motorsoftware vorgenommen habe.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Akteninhalt sowie die tatsächlichen Ausführungen in den nachfolgenden Entscheidungsgründen verwiesen.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Klage ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

1.

Die Klage ist zulässig, das erkennende Gericht ist nach § 32 ZPO örtlich zuständig. Der Kläger macht Ansprüche aus unerlaubter Handlung im Zusammenhang mit einem Fahrzeugkauf geltend. Erfolgsort dieser behaupteten Handlung ist der Ort, an dem der Kläger sein Vermögen hat. Insoweit ist mangels anderweitigen Vortrags der Wohnsitz maßgebend, den der Kläger zum Zeitpunkt des Erwerbs des streitgegenständlichen Fahrzeugs hatte. Dieser lag ausweislich der in der vorgelegten Rechnung vom 29.05.2017 (Anlage K30) angegebenen Anschrift in Düsseldorf.

Der vom Kläger geltend gemachte Feststellungsantrag ist entgegen der Auffassung der Beklagten zulässig.

Ein Feststellungsinteresse im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO ist zu bejahen. Ein Vorrang der Leistungsklage besteht nicht. Es ist anerkannt, dass der Kläger grundsätzlich nicht gehalten ist, seine Klage in eine Leistungs- und in eine Feststellungsklage aufzuspalten, wenn bei Klageerhebung ein Teil des Schadens schon entstanden, die Entstehung weiteren Schadens aber noch zu erwarten ist (BGH, Urt. v. 19.04.2016, VI ZR 506/14, NJW-RR 2016, 759 Rn. 6). Es besteht keine allgemeine Subsidiarität der Feststellungsklage gegenüber der Leistungsklage. Insbesondere dann, wenn eine Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist, kann der Kläger in vollem Umfang Feststellung der Ersatzpflicht begehren (BGH, a.a.O., Rn. 6). So liegt der Fall hier. Das Feststellungsinteresse ergibt sich nämlich jedenfalls aus der fortdauernden Nutzung des Fahrzeugs durch den Kläger und der damit verbundenen Ungewissheit und Unbezifferbarkeit des Schadens.

Der Kläger hat ferner ein rechtliches Interesse an der Feststellung der Schadensersatzverpflichtung der Beklagten im Hinblick auf ihm künftig drohende Schäden, z.B. in Form von etwaigen Steuernacherhebungen (vgl. insoweit auch LG Stuttgart, Urt. v. 05.04.2018, 7 O 28/17), Reparaturkosten, Schäden durch eine

eventuelle Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowie Nachteile wegen eines möglichen merkantilen Minderwerts des Fahrzeugs.

Eine Feststellungsklage, mit der die Ersatzpflicht für reine Vermögensschäden festgestellt werden soll, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nur zulässig, wenn zumindest eine hinreichende Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts besteht (BGH, Beschl. v. 04.03.2015, IV ZR 36/14, Juris-Rn. 15; vgl. auch BGH, Urte. v. 10.07.2014, IX ZR 197/12, Juris-Rn. 11; Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 256 Rn. 9). Hieran fehlt es, wenn der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist, die Klägersseite muss die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts substantiiert dartun (BGH, Beschl. v. 04.03.2015, IV ZR 36/14, Juris-Rn. 15). Die erforderliche hinreichende Schadenswahrscheinlichkeit ist im hiesigen Rechtsstreit zu bejahen, denn ein Schaden des Klägers kann schon zum jetzigen Zeitpunkt festgestellt werden (zu einer vergleichbaren Fallgestaltung LG Heilbronn, Urte. v. 09.08.2018, 2 O 278/17, Juris-Rn. 19). Der Kläger ist eine ungewollte Verpflichtung eingegangen, indem er ein Fahrzeug kaufte, das im Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages in Bezug auf die Motorsteuerungssoftware einen Mangel aufwies (siehe nachfolgende Ausführungen).

Der Feststellungsantrag war lediglich im Hinblick auf seine Formulierung vor dem Hintergrund des Vortrags des Klägers, z.B. in der Klageschrift, S. 14 und 54 f., zur Funktionsweise der Abschalteneinrichtung, sachdienlich und präzisierend auszulegen (vgl. LG Kiel, Urteil vom 30.10.2018, 12 O 406/17; vgl. zur Auslegung Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 253 Rn. 13).

2.

Die Klage ist hinsichtlich des Antrags zu 1) begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte dem Grunde nach einen Anspruch aus §§ 826, 31 BGB. Gemäß § 826 BGB ist zum Schadensersatz verpflichtet, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt.

a)

Dem Kläger ist durch den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit der eingebauten Motorgerätesteuersoftware ein Schaden entstanden. Schaden bedeutet jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage, Beeinträchtigung eines

rechtlich anerkannten Interesses oder Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung (Palandt/*Sprau*, BGB, 78. Aufl. 2019 § 826 Rn. 3). Der Kläger ist eine ungewollte Verpflichtung eingegangen, indem er ein Fahrzeug kaufte, das im Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages in Bezug auf die Motorsteuerungssoftware einen Mangel aufwies.

Das Fahrzeug des Klägers verfügt über eine softwareseitige Motorsteuerung, durch welche die Stickoxidwerte (NOx) im Vergleich zwischen dem Prüfstandlauf (NEFZ) und dem realen Fahrbetrieb verschlechtert werden. Unabhängig von der – zwischen den Parteien im Einzelnen streitigen – konkreten Funktionsweise der Motorsteuerung im Fahrzeug des Klägers, handelt es sich hierbei um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat der Hersteller von ihm gefertigte Neufahrzeuge dergestalt auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche erhebliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erreicht wird. Demgemäß ist nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, strikt unzulässig, sofern nicht die ausdrücklich normierten Ausnahmetatbestände gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 greifen.

Gemessen an diesen Regelungen handelt es sich bei der im Fahrzeug des Klägers vorhandenen Motorsteuerungssoftware um eine unzulässige Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Dabei ist es nicht entscheidend, wie sich die Funktionsweise der Motorsteuerung konkret darstellt, ob es sich beim Thermofenster, dem SCR-Katalysator oder der Abgasrückführung einzeln oder in einer Gesamtschau um zulässige Maßnahmen handelt oder ob die Maßnahmen grundsätzlich unter einen der Ausnahmetatbestände des Art. 5 Abs. 2 S. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 subsumiert werden könnten. Wie sich aus den Ausführungen des Bundesgerichtshofes in seinem Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, ergibt, scheiden diese Ausnahmetatbestände von vorneherein aus,

wenn die betreffende Abschaltvorrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen. So liegt der Fall hier.

Die Porsche Deutschland GmbH teilte dem Kläger mit ihrem Schreiben vom 22.12.2017 mit, dass an seinem Fahrzeug eine Umprogrammierung des Motorsteuerungsgerätes erforderlich sei, weil dort eine Motorsteuergeräte-Software verbaut worden sei, durch welche die Stickoxidwerte (NOx) im Vergleich zwischen dem Prüfstandlauf und dem realen Fahrbetrieb verschlechtert werden. Dieses Schreiben wertet das Gericht als ein Zeugnis der Beklagten gegen sich selbst, welches aus Sicht der Kammer belegt, dass bei dem Fahrzeug des Klägers eine nach den vorgenannten Maßstäben unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist (vgl. zu insoweit gleich gelagerten Fällen LG Wuppertal, Urteil vom 07.08.2019, 3 O 426/18; LG Stuttgart, Urteil vom 25.10.2018, 6 O 175/17; LG Ulm, Urteil vom 29.03.2019, 3 O 157/18; vgl. auch Palandt/*Sprau*, BGB, 78. Aufl. 2019, § 781 Rn. 6). Dass die Mitteilung an den Kläger dabei nicht von der Beklagten, sondern von der Porsche Deutschland GmbH durchgeführt wurde, ändert an dieser Beurteilung nichts. Die Porsche Deutschland GmbH ist, was von der Beklagten auch zu keiner Zeit in Abrede gestellt wurde, der Sphäre der Beklagten zuzuordnen und mit Vertriebsangelegenheiten betraut. Die Beklagte kann sich, wie im nachgelassenen Schriftsatz vom 02.07.2019 geschehen, nicht darauf berufen, dass die Ausführungen des BGH hier nicht übertragbar seien. Unabhängig von der Frage, ob es sich um einen gewährleistungsrechtlichen Sachverhalt oder um andere Sachverhalte handelt, hat der BGH im vorgenannten Beschluss generelle Ausführungen zu Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 getätigt. Weshalb diese Ausführungen abhängig sein sollten von den konkret geltend gemachten Ansprüchen, erschließt sich nicht.

Als ein Indiz dafür, dass die Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen sind, wertet das Gericht die Feststellungen des Bundesverkehrsministeriums vom 27.07.2017 sowie die daraufhin erfolgte Anordnung des Rückrufs von Fahrzeugen des streitgegenständlichen Typs durch das KBA.

Schließlich aber stellt die Beklagte selbst nicht in Abrede, dass es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt, sie bestreitet lediglich die vom Kläger vorgetragene Funktionsweise derselben. Dass in den Fahrzeugen vom Typ des klägerischen Fahrzeugs jedoch eine vom KBA letztlich als unzulässig eingestufte Abschaltvorrichtung verbaut ist, räumt die Beklagte in ihrem Schriftsatz vom

11.06.2019 (Bl. 271 d.A.) selbst ein. Dort führt sie aus, dass die Bedatung der Motorsteuerungssoftware letztlich als vom KBA unzulässig eingestuft wurde.

Der vernünftige Durchschnittskäufer muss, wenn er ein für den Betrieb im Straßenverkehr vorgesehenes Fahrzeug erwirbt, davon ausgehen, dass das betreffende Fahrzeug entweder zu Recht zugelassen oder zulassungsfähig ist. Dementsprechend muss er ferner nicht nur davon ausgehen, dass das Fahrzeug die technischen und die rechtlichen Voraussetzungen der Zulassung erfüllt, sondern er muss auch annehmen, dass der Hersteller die für den Fahrzeugtyp erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nicht durch Täuschung erwirkt hat (OLG Köln, Beschluss vom 20.12.2017, 18 U 112/12, Juris-Rn. 36).

Insoweit ist unerheblich, dass das Fahrzeug weiterhin nutzbar ist und derzeit über eine wirksame Typengenehmigung verfügt. Auch ist nicht entscheidend, wie hoch die Stickoxidemissionen im Normalbetrieb tatsächlich sind.

Abgesehen davon, dass bereits das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung wie der hier vorliegenden bei Sachen gleicher Art und Güte nach Art der Sache nicht zu erwarten ist, ist zur Entfernung eine technische Maßnahme erforderlich, wegen derer jedenfalls im Fall der Nichtteilnahme eine Betriebsuntersagung nach § 5 FZV droht. Daraus ist wiederum abzuleiten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug jedenfalls ohne Durchführung des Software-Updates nicht vorschriftsmäßig ist (LG Offenburg, Urteil vom 21.03.2017, 3 O 77/16, Juris-Rn. 20). Dem Fahrzeug haftet somit der Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften an, welche aufgrund gesteigerten Umweltbewusstseins sowie der Diskussion um Diesel-Fahrverbote bereits Auswirkungen auf die Gebrauchstauglichkeit hat (vgl. LG Mannheim, Urteil vom 18.05.2017, 10 O 14/16, Juris-Rn. 34).

Dem steht auch nicht entgegen, dass nach Bekanntwerden der Manipulation das von der Beklagten angebotene Software-Update zwischenzeitlich beim streitgegenständlichen Fahrzeug durchgeführt wurde. Die Schädigung war bereits bei Kaufvertragsabschluss eingetreten. Insoweit wäre selbst bei einer nachträglichen Beseitigung der Manipulation ohne Gefahr von Folgemängeln etc. eine Schädigung im Sinne von § 826 BGB bereits in der Bindung an den Kaufvertrag zu sehen. Ein von § 826 BGB umfasster reiner Vermögensschaden kann auch dann in der Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit liegen, wenn die Gegenleistung objektiv gleichwertig ist (vgl. Münchener Kommentar/Wagner, BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41 m. w. N.).

b)

Das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs, in dem der mit der unzulässigen Motorsteuerungssoftware versehene Motor verbaut ist, stellt sich ferner als sittenwidrig dar. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Hierfür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten verletzt, gegen eine gesetzliche Vorschrift verstößt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss sich die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben (vgl. BGH, Urt. v. 19.04.2004, II ZR 217/03, NJW 2004, 2668, 2670 [unter III. 2. c]); Urt. v. 15.10.2013, VI ZR 124/12, Juris-Rn. 8 [unter II. 1. b])). In die Beurteilung ist einzubeziehen, ob das Verhalten nach seinem Gesamtcharakter, der aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmen ist, mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist (vgl. BGH, Urt. v. 19.10.2010, VI ZR 145/09, Juris-Rn. 13 [unter II. 2. a) aa])). Besteht die schädigende Handlung in einem Unterlassen, sind die guten Sitten nur verletzt, wenn das geforderte Tun einem sittlichen Gebot entspricht. Die Nichterfüllung allgemeiner oder vertraglicher Pflichten reicht nicht aus; es müssen besondere Umstände hinzutreten, die das schädigende Verhalten wegen seines Zwecks, des angewandten Mittels oder mit Rücksicht auf die dabei gezeigte Gesinnung nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und des als „anständig“ Geltenden verwerflich machen (vgl. BGH, Urt. v. 10.07.2001, VI ZR 160/00, NJW 2001, 3702 f. [unter II. 3. a])).

Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bringen, handelt in der Regel sittenwidrig. Das Verschweigen von Umständen ist sittenwidrig, wenn sie dem Vertragspartner unbekannt sind, nach Treu und Glauben aber bekannt sein müssen, weil sein Verhalten bei den Vertragsverhandlungen und die von ihm zu treffenden Entscheidungen wesentlich davon beeinflusst werden (Palandt/Sprau, a.a.O., § 826 Rn. 20). Sittenwidrig handelt zudem auch, wer eine Sache, von deren Mangelhaftigkeit er weiß, in der Vorstellung in den Verkehr bringt, dass die betreffende Sache von dem Erwerber in unverändert mangelhaftem Zustand an ahnungslose Dritte, die in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nähmen, veräußert werden wird (OLG Köln, Beschl. v. 03.01.2019, 18 U 70/18, NZV 2019, 249 Rn. 23).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Ob ein Fahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, ist ein wesentlicher Umstand im Rahmen der

Kaufentscheidung. Mit dem Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit dem betroffenen Motor wurde durch die Beklagte konkludent erklärt, dass dieses Fahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, was nicht der Fall gewesen ist. Die Typengenehmigung wurde durch den Einsatz der unzulässigen Software erlangt. Der (ahnungslose) Käufer riskiert, ein Fahrzeug zu erwerben, das er bei Bekanntwerden der Manipulation – zumindest für einen gewissen Zeitraum – gegebenenfalls nicht mehr nutzen kann.

Dabei kann sich die Beklagte nicht mit Erfolg darauf berufen, dass sie den streitgegenständlichen Motor nicht hergestellt hat und die dazugehörige Software nicht von ihr stammt, sondern von der Volkswagen AG zugeliefert wurde und von Audi die Bedatung vorgenommen wurde. Nach Auffassung des Gerichts hat die Beklagte entgegen ihrer sekundären Darlegungslast nicht hinreichend dargetan, dass sie von der eingesetzten und als unzulässig eingestuft Software keine eigene Kenntnis hatte.

Eine sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dies ist insbesondere anzunehmen, wenn die beweisbelastete Partei außerhalb des von ihr vorzutragenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Gegner zumutbar nähere Angaben machen kann (Vorwerk/Wolf, BeckOK ZPO, 31. Edition, Stand: 01.12.2018, § 284 Rn. 85 m. w. N.). Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Unstreitig ist, dass die Beklagte den streitgegenständlichen Motor nicht selbst entwickelt hat. Indessen hat der Kläger umfangreich zu den Umständen vorgetragen, die dafür sprechen, dass die Beklagte als Mitglied des Volkswagen-Konzerns Kenntnis von der eingesetzten Manipulationssoftware hatte. Ein weitergehender Vortrag hierzu ist dem Kläger nicht möglich und zumutbar. Es ist ihm schon aus tatsächlichen Gründen nicht möglich, Kenntnis über die internen Geschäftsstrukturen und Berichtswege der Beklagten sowie des sie umgebenden Konzerns, der insgesamt in die Dieselproblematik verwickelt ist, zu erlangen. Insbesondere sind dem Kläger keine weiteren Erkenntnisquellen zugänglich, aus denen sich ergibt, wie im Einzelnen die Beklagte über die Entwicklung der streitgegenständlichen Software innerhalb des Konzerns informiert war. Vielmehr wäre es eine der Beklagten zuzumutende Aufgabe gewesen, im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast dem Vortrag des Klägers entgegenzutreten und darzulegen, dass sie bzw. ihre

verantwortlichen Mitarbeiter keine Kenntnis von der Manipulationssoftware hatten, obwohl sie es war, die das Fahrzeug hergestellt hat und gesellschaftsrechtlich eng in den Volkswagen-Konzern eingebunden ist (vgl. LG Bochum, Urteil vom 08.02.2019, 4 O 101/18). Dem ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen, so dass das Gericht zu ihren Lasten von einer Kenntnis ausgeht. Dabei sieht es das Gericht aufgrund der enormen Bedeutung und der wirtschaftlichen Auswirkungen der Angelegenheit für die Beklagte und den gesamten Konzern, dem die Beklagte angehört, als nicht ausreichend an, dass sie zwei nicht näher bezeichnete, in Teilen geschwärzte Schreiben vorlegt (Bl. 297 f. d.A.), aus denen sich ergeben soll, dass Audi der Beklagten gegenüber bestätigt habe, dass die betroffenen Motoren nicht manipuliert seien. So ist aus dem als Annex 1a vorgelegten Schreiben (Bl. 297 d.A.) schon nicht ersichtlich, wer genau der Absender und wer der Empfänger des Schreibens gewesen ist. Weder befindet sich auf dem Schreiben eine vollständige Anrede noch ein Briefkopf oder ein Firmenstempel. Gleiches gilt für die als Annex 1b vorgelegte E-Mail (Bl. 298 d.A.). Dieser lässt sich zwar entnehmen, dass sie von einem Mitarbeiter der Audi AG an jedenfalls einen Empfänger mit einer E-Mail-Adresse von Porsche versendet wurde und damit in den Machtbereich von Porsche gelangt ist. Der E-Mail lässt sich aber vor dem Hintergrund der hier im Raum stehenden Vorwürfe nicht entnehmen, dass gegenüber der Beklagten bestätigt worden sein soll, dass der Motor keine unzulässig Abschalteneinrichtung aufweist. Es heißt dort lediglich, dass *"der Porsche Cayenne mit V6 TDI EU6 Motor explizit vom KBA vermessen und als i.O."* bestätigt worden sei. Offen bleibt dabei indessen, was genau vom KBA vermessen worden ist. Bei der Vielzahl der Komponenten eines Motors lässt sich nicht ausschließen, dass die Vermessung nicht die hier in Rede stehende Abschalteneinrichtung betroffen hat. Auch aus dem Umstand, dass der Betreff der E-Mail die Anfrage des Magazins "Der Spiegel" in Bezug nimmt, die vor dem Hintergrund der Diesellaffäre an die Beklagte herangetragen wurde, folgt nichts anderes. Denn es bleibt offen, welche Anfrage(n) das Magazin genau an die Beklagte gestellt hat und ob die Antwort in Annex 1b sich tatsächlich auf eine Anfrage bezüglich einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeugmodell bezogen hat. Insgesamt genügt daher der Vortrag der Beklagten, insbesondere auch vor dem Hintergrund der gesellschaftsrechtlichen Verflechtung der Beklagten mit Audi über die gemeinsame Konzernmutter und der, von der Beklagten selbst vorgetragenen, umfassenden Sachverhaltsaufarbeitung, nicht den Anforderungen an die sekundäre Darlegungslast. Vielmehr war es der Beklagten - gerade wegen der bereits erfolgten umfassenden Sachverhaltsaufarbeitung - ohne

weiteres zuzumuten, die im Rahmen der sekundären Darlegungslast vorzubringenden Umstände zusammenzutragen und geordnet zusammenzustellen (vgl. LG Wuppertal, Urteil vom 07.08.2019, 3 O 426/18). Dem ist sie nicht nachgekommen.

c)

Ein Schädigungsvorsatz der Beklagten ist zu bejahen. Dieser bezieht sich darauf, dass durch das Inverkehrbringen des gesetzeswidrigen streitgegenständlichen Motors unter Verschweigen der Gesetzeswidrigkeit dem Kläger ein Schaden zugefügt wurde (Palandt/*Sprau*, a.a.O., § 826 Rn. 10). Für die handelnden Personen war ersichtlich, dass Kunden ein mangelhaftes Fahrzeug erwerben. Insoweit wurde von der Beklagten billigend in Kauf genommen, dass Kunden - und damit auch der Kläger - hierdurch einen Schaden erleiden würden. Es ist gerade nicht erforderlich, dass die Beklagte die Schädigung des Klägers anstrebt oder als sichere Folge des eigenen Handelns akzeptiert (vgl. OLG Koblenz, Ur. v. 12.06.2019, 5 U 1318/18, Juris Rn. 62). Wie bereits ausgeführt, kann die Beklagte sich in diesem Zusammenhang nicht darauf zurückziehen, dass ihr gegenüber versichert worden sei, dass die streitgegenständlichen Motoren gesetzeskonform seien (vgl. bereits vorstehend unter b)). Selbst wenn dem so wäre, hätte sie eine Täuschung und Schädigung ihrer Kunden billigend in Kauf genommen, da sie sich trotz Bekanntwerdens der Ausmaße des Abgasskandals im VW-Konzern auf die Aussagen ihrer Schwestergesellschaft verlassen hat, ohne die von ihr verwendeten und in Verkehr gebrachten Aggregate einer kritischen Überprüfung zu unterziehen (vgl. hierzu auch LG Wuppertal, Urteil vom 07.08.2019, 3 O 426/18).

d)

Die vorgenannten Handlungen sind der Beklagten auch nach § 31 BGB analog zurechenbar.

Für die Voraussetzung einer Zurechnung nach den Grundsätzen der Organhaftung ist grundsätzlich der Kläger darlegungs- und beweisbelastet. Die Beklagte trifft im vorliegenden Fall jedoch auch insoweit eine sekundäre Darlegungslast, welcher sie nicht im hinreichenden Maße nachgekommen ist. Die Voraussetzungen für eine solche sekundäre Darlegungslast der Beklagten liegen auch insoweit vor (vgl. bereits oben unter Buchstabe b)). Die maßgeblichen Vorgänge fallen in die Organisationsstruktur der Beklagten. Der Kläger hat in seinen Schriftsätzen

umfangreich dazu ausgeführt, dass Mitarbeiter der Beklagten die Manipulation vorgenommen hätten oder jedenfalls Kenntnis davon gehabt hätten und von den ihm bekannten Entwicklungen und Untersuchungen berichtet. Weitergehender substantiiertes Vortrag hierzu ist dem Kläger nicht möglich.

Die entsprechenden Darlegungen sind der Beklagten hingegen möglich und zumutbar. Die Beklagte trägt im Kern lediglich vor, dass sich aus der umfangreichen Sachverhaltserfassung der Beklagten keine Hinweise darauf ergeben haben, dass Vorstände der Beklagten Kenntnis von der konkreten, vom KBA letztlich als unzulässig eingestuftem Bedatung der Motorsteuerungssoftware hatten.

Unter Berücksichtigung dieses Vortrags der Beklagten ist im Rahmen der Organhaftung analog § 31 BGB eine Haftung aufgrund von Organisationsmängeln gegeben. Ob und inwieweit bei der Beklagten organisatorische Maßnahmen in der Weise getroffen wurden, dass Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand für alle wesentlichen Entscheidungen eingerichtet sind und deren Einhaltung durch Kontrollmaßnahmen auch gewährleistet wird (vgl. LG Kleve, Urt. v. 31.03.2017, 3 O 252/16, Juris-Rn. 89 m. w. N.), ist von der Beklagten nicht dargetan worden.

e)

Als Rechtsfolge ergibt sich die vom Kläger begehrte Feststellung zur Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz von Schäden aufgrund der vorgenommenen Manipulation dem Grunde nach.

3.

Der Antrag zu 2) ist nur in Höhe von 2.085,95 EUR begründet. Der entsprechende Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte folgt aus §§ 826, 249 Abs. 1, 257 BGB.

Ersatzfähig sind nur die erforderlichen Rechtsverfolgungskosten. Die Kammer erachtet nur eine Geschäftsgebühr von 1,3 für angemessen. Selbst wenn der Rechtsstreit für rechtlich und tatsächlich schwierig erachtet wird, muss berücksichtigt werden, dass die Prozessbevollmächtigten in einer Vielzahl von ähnlich gelagerten Verfahren tätig werden.

Unter Berücksichtigung einer 1,3 Gebühr sind der Klägerin ausgehend von einem für die Feststellung zu Grunde zu legenden Streitwert von 65.263,02 EUR Kosten in Höhe von 2.085,95 EUR entstanden.

4.

Ein Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung aufgrund der nachgelassenen Schriftsätze des Klägers und der Beklagten vom 18.12.2019 ist nicht gegeben, da dort neues entscheidungserhebliches Vorbringen nicht enthalten ist.

II.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, diejenige über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

III.

Der Streitwert wird auf 65.263,02 EUR festgesetzt:

Antrag zu 1): 65.263,02 EUR (Kaufpreis i.H.v. 81.578,78 EUR x 0,8)

Antrag zu 2): kein Wert, da Nebenforderung, § 43 Abs. 1 GKG.

Maurer

Hutsch

Dr. Schröpfer

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Düsseldorf

