

**Landgericht Frankfurt am Main**

**Aktenzeichen: 2-30 O 334/19**

Es wird gebeten, bei allen Eingaben das  
vorstehende Aktenzeichen anzugeben

**Laut Protokoll verkündet am:**

06.05.2020

Fleck, Justizobersekretärin  
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle



## **Im Namen des Volkes Urteil**

**In dem Rechtsstreit**

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Dr. Stoll & Sauer Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Einstein-  
allee 1/1, 77933 Lahr.  
Geschäftszeichen:

gegen

1.

2. AUDI AG vertreten durch d. Vorstand, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte zu 1:

Prozessbevollmächtigte zu 2:

hat die 30. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main  
durch die Richterin Dr. von Plettenberg als Einzelrichterin  
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 04.03.2020

**für Recht erkannt:**

**Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an den Kläger 36.157,83 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.10.2019 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI, FIN**

**Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.590,91 € freizustellen.**

**Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**

**Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Klägers trägt der Kläger zu 75 % und die Beklagte zu 2) zu 25 %. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) trägt der Kläger. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2) tragen der Kläger und die Beklagte zu 2) zu je 50 %.**

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

## **Tatbestand**

Der Kläger macht gegen die Beklagten Ansprüche wegen behaupteter unzulässiger Abschaltvorrichtungen an seinem Fahrzeug geltend.

Der Kläger erwarb von der Beklagten zu 1) am 12.07.2011 einen Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro als Neuwagen zu einem Kaufpreis von 72.755,58 €. Auf den Kaufvertrag, Anlage K 73, wird Bezug genommen. Das Fahrzeug wurde dem Kläger am 11.02.2012 übergeben.

In diesem Fahrzeug ist der Motor 3,0 l V6-Turbodiesel (180 kW) verbaut. Dieser Dieselmotor der Schadstoffklasse Euro 6 wurde von der Beklagten zu 2) entwickelt und hergestellt.

Die Beklagte zu 2) ist eine Konzerntochter des VW-Konzerns. Die Beklagte zu 1) ist sog. Vertragshändlerin und vertraglich an den VW-Konzern und besonders an die Audi-AG gebunden.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine EG-Typengenehmigung für die Emissionsklasse EU 6. Den Stickoxidgrenzwert, den das Fahrzeug im Rahmen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand erreichen muss, hält das streitgegenständliche Fahrzeug dort auch ein.

Das Fahrzeug verfügt allerdings über mehrere technische Einrichtungen im Zusammenhang mit dem Schadstoffausstoß.

In dem Motor wurde eine Software verbaut, die physikalische Größen, wie z.B. die Umgebungstemperatur auswertet. Kommt die Software zu dem Ergebnis, dass sich das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand befinden könnte, aktiviert sie eine Aufheizstrategie, die den Schadstoffausstoß reduziert. Im Straßenverkehr wird diese Funktion ausgeschaltet, wodurch das Fahrzeug mehr Schadstoffe ausstößt. Die Software erkennt dies insbesondere durch den Lenkwinkelschlag.

Daneben wurde eine Einrichtung in Form eines Thermofensters verbaut. Diese führt dazu, dass in dem Fahrzeug die Abgasreinigung abgeschaltet wird, wenn die Außentemperaturen in einem bestimmten Bereich sind.

Weiter wurde eine SCR-Technologie mit AdBlue verwendet. Bei AdBlue handelt es sich um eine wässrige Harnstofflösung. Mit dieser Lösung wird der Ausstoß von Stickoxiden bei Dieselmotoren um bis zum 90 % reduziert. Die Dosierung ist zu gering, um die gesetzlich vorgeschriebenen Werte einzuhalten. Lediglich auf dem Rollenprüfstand wird Ad Blue ausreichend eingespritzt.

Das Kraftfahrtbundesamt ordnete für das streitgegenständliche Fahrzeug am 23.01.2018 einen Rückruf an. In dem Rückruf heißt es u.a.:

*„Bei der Überprüfung der Audi 3.0 l Euro 6, Modelle A4, A5, A6 (...), durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen. Die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Motoraufwärmfunktion springt bei diesen Fahrzeugen nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ an. Im realen Verkehr unterbleibt diese NOx- Schadstoffminderung. Die Strategien unterscheiden sich leicht von Fahrzeugtyp zu Fahrzeugtyp. Das KBA hat deshalb in den vergangenen Wochen verpflichtende Rückrufe dieser Fahrzeuge angeordnet, um die Vorschriftsmäßigkeit der produzierten Fahrzeuge wiederherzustellen. (...) Audi wurde aufgefordert, dem KBA bis Anfang Februar ein Motorsoftware-Update*

für die betroffenen Fahrzeuge vorzustellen. Freigaben durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen, wenn das KBA sich von der Wirksamkeit der optimierten Emissionskonzepte überzeugt hat und keine Zweifel an der Zulässigkeit der optimierten Konzepte besteht.

Auf das Rückrufschreiben des KBA vom 23.01.2018, Anlage K 77, wird Bezug genommen.

Die Audi AG nahm auf Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes eine Aktualisierung der Motorensoftware der Fahrzeuge vom streitgegenständlichen Typ vor. Dieses Software-Update wurde seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes für die Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs freigegeben. Der Kläger ließ dieses kostenlose Software-Update bislang nicht durchführen.

Der Kläger erklärte mit Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 28.05.2019, Anlage K 74, gegenüber der Beklagten zu 1) den Rücktritt vom Kaufvertrag und zudem die Anfechtung dieses Vertrags wegen arglistiger Täuschung. Gegenüber der Beklagten zu 2) verlangte er mit Schreiben vom 28.05.2019, Anlage K 75, Schadensersatz unter Fristsetzung bis zum 11.06.2019.

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung hatte das Fahrzeug einem Kilometerstand von 150.907.

Der Kläger behauptet, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug im Getriebe eine weitere Abschaltvorrichtung eingebaut sei, die erkenne, ob sich das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand oder im „normalen“ Straßenverkehr befinde. Werde das Lenkrad um mehr als 15° gedreht, schalte die Software um. Das On-Board-Diagnosesystem (OBD) sei so programmiert, dass bei der Inspektion fälschlicherweise gemeldet werde, dass die Abgassysteme ordnungsgemäß funktionierten. Er ist der Ansicht, dass die Beklagte zu 2) im Hinblick auf die Abschaltvorrichtung gegenüber den Käufern der mit den Motoren ausgestatteten Fahrzeugen vorsätzlich gehandelt habe, auch im Hinblick auf die Entstehung eines Schadens beim Kunden. Dies sei der Beklagten zu 1) als Vertragshändlerin zuzurechnen. Das Fahrzeug sei aufgrund unzulässiger Abschaltvorrichtungen mangelhaft.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu 1) zu verurteilen, an ihn 72.755,58 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.06.2019 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW Audi A6 3.0 TDI,

FIN und Zug-um-Zug gegen Zahlung einer von der Beklagten zu 1) noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die Nutzung des PKW.

2. festzustellen, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, der Klägerpartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte zu 2) in dem Fahrzeug Audi A6 3.0 TDI, FIN unzulässige Abschalt-einrichtungen

aa) in Gestalt einer Funktion, welche durch Bestimmung der Außentemperatur die Parameter der Abgasrückführung so verändert, dass die Abgasrückführung außerhalb eines Temperaturfensters von 17° C bis 33 ° C reduziert wird (sog. Thermo-fenster),

bb) in Gestalt einer Schalt-Einstellung des Getriebes, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und daraufhin ein Schaltprogramm aktiviert, welches besonders wenige Schadstoffe produziert, und

cc) in Gestalt einer Funktion, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und auf dem Prüfstand die AdBlue-Dosierung erhöht verbaut hat und hierdurch die Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand reduziert werden.

Hilfsweise für den Fall, dass der Klageantrag zu Ziffer 2 unzulässig sein sollte:

- 2a. die Beklagte zu 2) zu verurteilen, an ihn 72.755,58 € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent vom 01.02.2012 bis zum 11.06.2019 sowie Zinsen in Höhe von neun Prozentpunkten über dem Basiszinssatz, mindestens jedoch vier Prozent, seit dem 12.06.2019 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs Audi A 6 3.0 TDI, FIN
- 2b. festzustellen, dass die Beklagte zu 2) verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu bezahlen für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagte zu 2) in dem Fahrzeug Audi A 6 3.0 TDI, FIN unzulässige Abschalt-einrichtungen

aa) in Gestalt einer Funktion, welche durch Bestimmung der Außentemperatur die Parameter der Abgasrückführung so verändert, dass die Abgasrückführung außerhalb eines Temperaturfensters von 17° C bis 33 ° C reduziert wird (sog. Thermofenster),

bb) in Gestalt einer Schalt-Einstellung des Getriebes, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und daraufhin ein Schaltprogramm aktiviert, welches besonderes wenige Schadstoffe produziert, und

cc) in Gestalt einer Funktion, welche erkennt, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet und auf dem Prüfstand die AdBlue-Dosierung erhöht verbaut hat und hierdurch die Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand reduziert werden.

3. festzustellen, dass sich die Beklagte zu 1) mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1) genannten PKW im Annahmeverzug befindet.
4. die Beklagten jeweils getrennt, nicht gesamtschuldnerisch zu verurteilen, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von jeweils 3.196,36 € freizustellen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1) erhebt die Einrede der Verjährung.

Wegen der weiteren Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage ist gegenüber der Beklagte zu 1) zulässig aber unbegründet. Gegenüber der Beklagte zu 2) ist sie im Hauptantrag und zweiten Hilfsantrag unzulässig, sonst zulässig und teilweise begründet.

I.

Für den Hauptantrag gegen die Beklagte zu 2) fehlt das für die Feststellungsklage gemäß § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse. Aufgrund der Subsidiarität der Feststellungsklage ist dies insbesondere dann nicht gegeben, wenn das Begehren in gleicher Weise mit einer Leistungsklage geltend gemacht werden kann. So liegt der Fall hier. Dem Kläger ist es möglich, wie er dies mit dem gegen die Beklagte zu 1) gerichteten Antrag und auch mit dem nunmehr hilfsweise erhobenen Antrag zu 2 a) gegenüber der Beklagten zu 2) getan hat, seinen Schadensersatzanspruch zu beziffern und unmittelbar auf Leistung zu klagen. Ein Feststellungsinteresse ergibt sich nicht daraus, dass der Kläger im Rahmen eines Schadensersatzanspruches die Wahl zwischen verschiedenen Ansprüchen haben kann. Diese Wahl kann und muss der Kläger bereits mit der Klage treffen. Der Kläger kann sich schließlich nicht darauf berufen, dass die Feststellungsklage trotz der Möglichkeit einer Leistungsklage ausnahmsweise zulässig ist, weil davon ausgegangen werden kann, dass die Beklagte zu 2) sich einem Feststellungsurteil beugen wird. Der Kläger, der der Beklagten zu 2) sittenwidriges und betrügerisches Handeln vorwirft, kann sich hierauf nicht berufen.

Die Hilfsanträge zu 2 a) und 2 b) sind in ihrer Kombination nicht zulässig. Mit dem Hilfsantrag zu 2 a) macht der Kläger Schadensersatz geltend, wobei eine Leistung Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs beantragt wird. Mit dem Hilfsantrag zu 2 b) begehrt er die Feststellung auf Schadensersatz für weitere Schäden. Eine gleichzeitige Verurteilung sieht das Gericht als nicht zulässig an, weil der Hilfsantrag zu 2 b) gerade Besitz und Eigentum am Fahrzeug voraussetzt. Der Kläger hat durch die Reihenfolge der Klageanträge die Priorität der Hilfsanträge festgesetzt, wodurch das Gericht den Hilfsantrag zu 2 b) als unzulässig erachtet. Der Hilfsantrag zu 2 b) wäre – wie gezeigt – zudem aufgrund des Vorrangs einer Leistungsklage unzulässig.

II.

Der Kläger hat keinen Anspruch gegen die Beklagte zu 1) auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs und Zug um Zug gegen Zahlung einer Nutzungsentschädigung.

1.

Ein Anspruch besteht nicht aus § 812 BGB wegen ungerechtfertigter Bereicherung.

a)

Der Kaufvertrag zwischen dem Kläger und der Beklagten zu 1) ist nicht nichtig wegen eines Verstoßes gegen ein gesetzliches Verbot, § 134 BGB i.V.m. § 27 Abs. 1 EG-FGV. Der zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1) geschlossene Kaufvertrag wäre auch bei einem unterstellten Verstoß gegen § 27 Abs. 1 EG-FGV nicht gemäß § 134 BGB nichtig. Nach § 27

Abs. 1 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) dürfen Neufahrzeuge im Inland nur feilgeboten, veräußert oder in Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Dem Verbot liegt kein Zweck zugrunde, der die Nichtigkeit des ganzen Rechtsgeschäfts erfordert. Dies wäre aber Voraussetzung für die Nichtigkeitssanktion bei einseitigen Verbotsgeschäften. Im Übrigen würde die Nichtigkeit des Kaufvertrages zu nachteiligen Folgen für den Käufer führen, die mit der Zielsetzung der Vorschrift nicht im Einklang zu bringen sind (vgl. im Einzelnen OLG Karlsruhe vom 18.07.2019 – 17 U 160/18; zit. nach juris; KG vom 18.11.2019 – 24 U 129/18; zit. nach beck-online). Anhaltspunkte dafür, dass die Richtlinie auf den Schutz des Vermögens des Autokäufers abstellt, ergeben sich nicht (OLG Frankfurt am Main vom 7.11.2019 – 6 U 119/18 Rn. 41, NJW-RR 2020, 476).

b)

Der Kaufvertrag ist nicht infolge Anfechtung des Klägers gemäß § 142 Abs. 1 BGB nichtig. Zwar hat der Kläger seine Willenserklärung wegen arglistiger Täuschung gemäß § 123 Abs. 1 BGB mit Schreiben vom 28.05.2019 gegenüber der Beklagten zu 1) angefochten. Es liegt aber kein Anfechtungsgrund vor, weil die Beklagte zu 1) den Kläger nicht arglistig getäuscht hat.

Eine Täuschung durch Verantwortliche der Beklagten zu 1) selbst hat der Kläger nicht behauptet. Eine mögliche Täuschung durch die Beklagte zu 2) kann der Beklagten zu 1) nicht zugerechnet werden. Eine Zurechnung gemäß § 278 BGB würde voraussetzen, dass sich die Beklagte zu 1) der Beklagten zu 2) bei der Erfüllung einer ihr obliegenden Verbindlichkeit bedient hat. Die Beklagte zu 1) als Verkäuferin des Fahrzeugs und die Beklagte zu 2) als Herstellerin stehen sich aber als juristisch selbständige Personen mit jeweils eigenen Pflichtenkreisen gegenüber. Der Kaufvertrag, den die Beklagte zu 1) mit dem Kläger geschlossen hat, war auf Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs gerichtet, es bestand hingegen keine Pflicht zur Herstellung des Fahrzeugs (vgl. OLG Frankfurt vom 4.6.2018 - 16 U 188/17 unter 2 bb; OLG Koblenz vom 7.9.2017 – 1 U 302/17 Rn. 24; zit. nach juris). Auch die Stellung der Beklagten zu 1) als Vertragshändlerin führt zu keinem anderen Ergebnis, da der Pflichtenkreis der Beklagten zu 1) gegenüber dem Kläger hierdurch keine Veränderung erfährt. Die Beklagte zu 1) schließt die Fahrzeugkaufverträge im eigenen Namen und trägt das damit verbundene wirtschaftliche Risiko.

Die Beklagte zu 2) ist damit im Verhältnis zur Beklagten zu 1) Dritte im Sinne des § 123 Abs. 2 BGB, womit der Kläger den Kaufvertrag nur dann anfechten könnte, wenn die Beklagte zu

1) die (behauptete) Täuschung der Beklagten zu 2) kannte oder kennen musste. Eine entsprechende Kenntnis oder ein Kennen müssen der Beklagten zu 1) hat die Kläger nicht substantiiert behauptet.

2.

Der Kläger hat keinen Anspruch gegen die Beklagte zu 1) auf Rückabwicklung des Kaufvertrags nach erklärtem Rücktritt aus §§ 433, 434, 437 Nr. 2, 1. Alt., 323, 346, 348 BGB wegen eines Sachmangels.

Das Vorliegen eines Sachmangels ist zwischen den Parteien streitig. Auch wenn zu Gunsten des Klägers ein Sachmangel angenommen würde, wäre der Rücktritt gemäß § 218 BGB unwirksam.

§ 438 Abs. 4 BGB verweist für das Rücktrittsrecht bei einem Sachmangel auf § 218 BGB. Nach § 218 Abs. 1 BGB ist der Rücktritt unwirksam, wenn der Anspruch auf die Leistung oder der Nacherfüllungsanspruch verjährt ist und der Schuldner sich hierauf beruft. Der Nacherfüllungsanspruch bei Lieferung einer mangelhaften Sache gemäß § 437 Nr. 1 BGB verjährt gemäß § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB grundsätzlich innerhalb von 2 Jahren, wobei die Frist mit Ablieferung der Sache beginnt. Die Ablieferung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist am 11.02.2012 erfolgt, so dass der mit Schreiben vom 28.05.2019 erklärte Rücktritt unwirksam war, da sich die Beklagte zu 1) auch auf die Unwirksamkeit des Rücktritts berufen hat und die Einrede der Verjährung erhoben hat.

Der Kläger kann sich nicht darauf berufen, dass gemäß § 438 Abs. 3 BGB auf die regelmäßige Verjährungsfrist abzustellen ist, da die Beklagte zu 1) den Mangel arglistig verschwiegen hat. Insoweit kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Weder ist vorgetragen, dass die Beklagte zu 1) selbst Kenntnis von dem Mangel hatte noch würde ihr als Vertragshändlerin eine entsprechende Kenntnis der Beklagten zu 2) zugerechnet werden.

3.

Da der Kläger gegen die Beklagte zu 1) keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises (Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung) hat, hat er auch keinen Anspruch auf die geltend gemachten Zinsen.

Wegen des fehlenden Rückzahlungsanspruchs war auch nicht festzustellen, dass die Beklagte zu 1) sich mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

Auch hat der Kläger gegen die Beklagte zu 1) mangels Erfolgs in der Hauptsache keinen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

III.

Gegen die Beklagte zu 2) ist die Klage mit dem zulässigen Hilfsantrag zu 2a) teilweise begründet. Der Kläger kann von der Beklagten zu 2) die Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rücknahme und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung aus § 826 BGB verlangen, da die Beklagte zu 2) dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt hat.

1.

Die Beklagte zu 2) hat den Kläger dadurch geschädigt, dass sie den Motor mit einer - nach den Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamtes - unzulässigen Abschaltvorrichtung entwickelt und diesen Motor zum Einbau in Fahrzeugen zwecks Weiterveräußerung an den Endkunden in den Verkehr gebracht hat.

Die mit den streitgegenständlichen Motoren von der Beklagten zu 2) ausgestatteten Fahrzeuge waren zum Zeitpunkt ihres Verkaufs und der Übergabe an die Endkunden mangelhaft. Das Kraftfahrtbundesamt hat für das streitgegenständliche Fahrzeug am 23.01.2018 einen verpflichtenden Rückruf angeordnet, in dem es unstreitig feststellt, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen wurden und die betroffenen Fahrzeuge nicht vorschriftsmäßig waren. Das Kraftfahrt-Bundesamt führt aus, dass die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Motoraufwärmfunktion bei den vom Rückruf betroffenen Fahrzeugen nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ anspringt, im realen Verkehr diese NOx-Schadstoffminderung jedoch unterbleibt. Durch die in das streitgegenständliche Fahrzeug eingebaute Software wurde das Stickstoffemissionsverhalten des Fahrzeugs auf dem Prüfstand gegenüber dem Emissionsverhalten im normalen Fahrbetrieb also verbessert.

Das Verhalten der Beklagten zu 2) war auch sittenwidrig im Sinne von § 826 BGB. 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 (ständige Rechtsprechung, vgl. nur BGH vom 15.10.2013 - VI ZR 124/12 Rn. 8 mwN, zit. nach juris). Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH vom 15.10.2013 - VI ZR

124/12 Rn. 8 mwN, zit. nach juris). Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Alleine die Unzulässigkeit einer oder mehrerer Abschaltvorrichtungen führt zwar nicht ohne Weiteres zu einer Sittenwidrigkeit. Das Gericht geht in der Gesamtschau sämtlicher objektiver Umstände des Streitfalls aber davon aus, dass die Beklagte zu 2) durch die eingebaute Software dafür gesorgt hat, dass sich der Abgasausstoß auf dem Prüfstand grundsätzlich anders darstellt als im normalen Straßenverkehr und dass die Typengenehmigungen für die Fahrzeuge des streitgegenständlichen Typs und deren Zuordnung in die Schadstoffklasse Euro 6 vor allem wegen der entsprechenden Software erlangt wurde, wohingegen sie ohne den Einbau der Software fraglich bis unwahrscheinlich gewesen wären. Dies ergibt sich auch aus dem Schreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 23.01.2018, das zeigt, dass das Kraftfahrtbundesamt die verwendete Software Ausstattung als unzulässig eingeordnet hat, gerade weil die schnelle Aufwärmfunktion nahezu nur im Prüfzyklus anspringt und die Schadstoffwerte auf dem Prüfstand von denen im normalen Straßenverkehr abweichen.

Das Gericht kommt zu dieser Einordnung, obwohl es die Ansicht der Beklagten zu 2) teilt, dass sich dieses Ergebnis nicht ohne Weiteres aus den Erkenntnissen zu dem Motortyp EA 189, der den so genannten „Volkswagen-Dieselskandal“ ausgelöst hat und der der Kammer aus zahlreichen Parallelverfahren bekannt ist, herleiten lässt. Bei diesem Motor war – stark vereinfacht ausgedrückt – ein Abgasrückführungssystem installiert, welches erkannte, ob sich das Fahrzeug im normalen Straßenverkehr befand oder auf dem Prüfstand. Die Schadstoffwerte, die für die Zuordnung in die erstrebte Schadstoffklasse erreicht werden mussten, konnten auf diese Weise nur in der Situation auf dem Prüfstand, nicht aber auch im normalen Straßenverkehr erreicht werden. Bei dem streitgegenständlichen Motor ist aber unstrittig ein komplett anderes System eingebaut gewesen, welches für sich genommen auf eine mögliche Sittenwidrigkeit hin überprüft werden muss.

Die Verwendung eines so genannten Thermofensters stellt für sich genommen noch keine sittenwidrige Handlung dar. Unabhängig von der Frage, ob es sich bei einem Thermofenster um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt oder nicht, ist das Thermofenster so ausgestaltet, dass in einem bestimmten Temperaturbereich, der von Klägerseite hier mit 17 bis 30 °C angegeben wird, auch im normalen Straßenverkehr ein Schadstoffausstoß erreicht wird, wie auf dem Prüfstand. Damit unterscheidet sich die Situation wesentlich von der bei dem Motor EA 189, bei dem die entsprechenden Werte ausschließlich oder nahezu ausschließlich auf dem Prüfstand erreicht werden können (vgl. im Ergebnis auch OLG Frankfurt vom 7.11.2019 – 6 U 119/18, NJW-RR 2020, 476).

Die hier unstreitig vorliegende Kombination von verschiedenen Systemen, nämlich dem Thermofenster, gemeinsam mit der veränderten Einspritzung von AdBlue und der Aufwärmfunktion, die nahezu nur im Prüfzyklus anspricht, ist aber im Ergebnis mit der Wirkweise des Abgasrückführungssystems bei dem Motor EA 189 vergleichbar. Denn wie bei dem Motor EA 189 führt die programmierte Software dazu, dass die angestrebten und vorgeschriebenen Schadstoffimmissionen nahezu ausschließlich nur auf dem Prüfstand, nicht aber im normalen Straßenverkehr erreicht werden. Die Beklagte zu 2) nutzt dabei den Umstand aus, dass für die Zuordnung zu einer Schadstoffklasse ausschließlich die auf dem Prüfstand erreichten Werte maßgeblich sind, das Fahrverhalten im normalen Straßenverkehr aber nicht überprüft wird und außer Acht bleibt.

Durch das Inverkehrbringen des mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs wurden aus Gründen der Profitmaximierung die staatlichen Zulassungsbehörden getäuscht, gegenüber Mitbewerbern auf dem Kraftfahrtmarkt ein unfairer Vorteil erzielt und gesetzliche Umweltschutzvorschriften - deren Bedeutung und Notwendigkeit zum Schutz von Gesundheit und Lebensqualität erforderlich sind - umgangen. Zudem hatte das Vorgehen zur Folge, dass sämtliche potentielle Neu- und Gebrauchtwagenkäufer der mit der Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeuge ein Fahrzeug erwarben, das im Falle der Entdeckung der Software von Stilllegung bedroht war.

Zudem begründet eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses – insbesondere unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände – regelmäßig die Sittenwidrigkeit (Palandt/*Sprau*, BGB, 79. Aufl. 2020, § 826 Rn. 20). Diese Voraussetzungen sind hier ebenfalls erfüllt.

Der beim Kläger entstandene Schaden liegt in der ungewollten Verpflichtung durch den Abschluss des Kaufvertrages, ohne dass es insoweit auf den tatsächlichen Marktwert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Erwerbs ankommt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist allein maßgebend, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Der Geschädigte muss sich von einer auf sittenwidrigem Verhalten beruhenden Belastung mit einer "ungewollten" Verpflichtung wieder befreien können. Eine solche stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gemäß § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (ständige Rechtsprechung, vgl. nur BGH vom 28.10.2014 – VI ZR 15/14 Rn. 18 f. mwN, zit. nach juris).

Der Kläger erwarb einen PKW, bei dem wegen der Verwendung unzulässiger Abschalt- einrichtungen die Entziehung der EG-Typgenehmigung bzw. die Anordnung von Nebenbestim- mungen sowie bei deren Nichterfüllung potentiell eine Stilllegung des Fahrzeugs drohte, was auch das Vorgehen des Kraftfahrt-Bundesamtes in Bezug auf Fahrzeuge des streitgegen- ständlichen Typs, die mit dem von der Beklagten zu 2) hergestellten Motor ausgestattet sind, zeigte.

Der Schaden ist auch nicht dadurch entfallen, dass die Beklagte ein Software-Update entwi- ckelt hat, das vom Kraftfahrt-Bundesamt offensichtlich geprüft wurde und das nach Bewer- tung des Kraftfahrt-Bundesamtes dazu führt, dass die Vorgaben für den Schadstoffausstoß eingehalten werden. Der Schaden war nämlich bereits mit Erwerb des Fahrzeuges eingetre- ten. Auch wenn im Kaufrecht ein Sachmangel durch eine Nacherfüllung ausgeräumt werden kann, braucht sich der Kläger nicht auf dieses Update verweisen zu lassen. Ohne Hinzutre- ten besonderer Umstände entspricht es regelmäßig den Interessen der Vertragsparteien ei- nes Kaufvertrages, bei Lieferung einer mangelhaften Sache den Mangel durch Nacherfüllung aus der Welt zu schaffen. Wenn allerdings der Vorwurf der Sittenwidrigkeit im Raum steht und sogar eine sittenwidrige Schädigung durch den Verkäufer angenommen wird, muss sich der Käufer nicht auf eine Nachbesserung durch eben diesen Verkäufer verweisen lassen. Dem entspricht die Situation des Käufers zur Herstellerin der mangelhaften Sache, wenn die Sittenwidrigkeit im Zusammenhang mit der Entwicklung oder Herstellung der Sache vorgefal- len ist.

Die sittenwidrige Handlung der Beklagten zu 2) ist auch kausal und zurechenbar für den Schadenseintritt beim Kläger. Bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist davon aus- zugehen, dass die Gesetzmäßigkeit und Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs für die Kau- fentscheidung eines potentiellen Käufers von wesentlicher Bedeutung ist, ohne dass es da- rauf ankommt, ob der Käufer konkrete Vorstellungen hinsichtlich der rechtlichen und techni- schen Voraussetzungen dieser Zulassungsfähigkeit hat. Ein Fahrzeughalter darf nämlich ohne solche detaillierten Vorstellungen davon ausgehen, dass ein von ihm für den Inlands- betrieb erworbener Pkw eines namhaften Herstellers entweder zu Recht zugelassen oder zu- lassungsfähig ist. Da eine Täuschung in dem für den laufenden Betrieb und die Zulassung des Fahrzeugs bedeutsamem Bereich sowohl die allgemeine Betriebserlaubnis des Fahr- zeugs gefährdet als auch erhebliche Einbußen des Verkehrswerts zur Folge haben kann, ist bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn er von der Manipulation gewusst hätte (vgl. LG Köln vom 23.01.2020 – 36 O 265 /18 Rn. 35 mwN, zit. nach juris). Inwieweit es dem Kläger darauf ankam, ein besonders umweltfreundliches Fahrzeug zu kaufen, was bei

einem PKW mit der entsprechenden Motorisierung jedenfalls hinterfragt werden könnte, ist für die Kausalität dagegen nicht entscheidend.

Die Beklagte zu 2) handelte auch mit dem für die Sittenwidrigkeit erforderlichen Vorsatz der sittenwidrigen Schädigung. Es ist erforderlich, dass der Schädiger die Art und die Richtung der Schadensfolgen vorausgesehen und gewollt oder jedenfalls billigend in Kauf genommen hat, wobei eine Konkretisierung des Vorsatzes auf bestimmte Personen nicht zwingend ist (BGH vom 15.09.1999 – I ZR 98/97; zit. nach juris). Nach Maßgabe dieser Grundsätze sind die subjektiven Voraussetzungen der Sittenwidrigkeit auf Seiten der für die Beklagten zu 2) Handelnden zu bejahen. Die durch die Beklagte zu 2) hergestellten und mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestatteten Motoren wurden gerade mit dem Ziel in den Verkehr gebracht, diese in zur Weiterveräußerung bestimmte Fahrzeuge einzubauen. Auf die konkrete Person des Erwerbers eines mit einem solchen Motor ausgestatteten Fahrzeugs braucht sich der Vorsatz gerade nicht zu beziehen. Es stand von vornherein fest, dass die mit dem Einsatz der streitgegenständlichen Software verbundenen Nachteile auf Seiten des künftigen ahnungslosen Erwerbers eintreten würden (vgl. OLG Saarbrücken vom 14.02.2020 – 2 U 128/19; zit. nach juris). Aus der Heimlichkeit des Einsatzes der Software gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt, den beteiligten Stellen und den potentiellen Kunden gegenüber, ergibt sich schließlich mit hinreichender Sicherheit, dass die beteiligten Mitarbeiter der Beklagten zu 2) auch in der Vorstellung handelten, dass der Einsatz der Software zu Schwierigkeiten hinsichtlich der Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und dass potentielle Kunden Fahrzeuge, die derart mit rechtlichen Unsicherheiten belastet waren, nicht ohne weiteres erwerben würden (vgl. OLG Köln vom 03.01.2019 – I-18 U 70/18 Rn. 30; zit. nach juris, zwar zum Motor EA 189; dieser Gedanke lässt sich aber auch auf den streitgegenständlichen Motor übertragen).

Diese Kenntnisse und Vorstellungen sind der Beklagten zu 2) nach § 31 BGB zuzurechnen. Die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB setzt voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand dieser Anspruchsgrundlage verwirklicht hat (vgl. BGH vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15 Rn. 13; zit. nach juris). Dabei zählen allerdings zu den verfassungsmäßig berufenen Vertretern einer Gesellschaft im Sinne des § 31 BGB nicht nur die satzungs- oder gesetzmäßigen Organe einer juristischen Person, sondern alle Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbstständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und die die juristische Person insoweit repräsentieren. Zu dem Personenkreis, deren Handeln sich die Beklagte zu 2) entsprechend § 31 BGB zurechnen lassen muss, gehören deshalb auch lei-

tende Angestellte (so auch OLG Koblenz vom 12.06.2019 - 5 U 1318/18 Rn. 64; zit. nach juris). Es kann daher dahinstehen, ob der Vorstand der Beklagten zu 2) selbst über umfassende Kenntnisse von dem Einsatz der geschilderten Software verfügte. Selbst wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, ist zugrunde zu legen, dass Angestellte in der Ebene unterhalb des Vorstands, deren Wissen der Beklagten zu 2) gemäß § 31 BGB zuzurechnen wäre, die entsprechenden Vorstellungen bei der Entwicklung gehabt haben.

Grundsätzlich hat zwar der Kläger als derjenige, der als Geschädigter einen Schadensersatzanspruch geltend macht, die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm und damit auch für den Vorsatz der Beklagten zu 2). Zu Gunsten des Klägers greifen jedoch die Grundsätze der sekundären Darlegungslast ein und damit eine Erleichterung der Darlegungslast. Steht nämlich ein (primär) darlegungspflichtiger Anspruchsteller außerhalb des für seinen Anspruch erheblichen Geschehensablaufs und kennt der Anspruchsgegner alle wesentlichen Tatsachen, so genügt nach den höchstrichterlichen Grundsätzen über die sekundäre Darlegungslast das einfache Bestreiten seitens des Anspruchsgegners nicht, sofern ihm nähere Angaben zuzumuten sind (vgl. BGH vom 17.01.2008 – III ZR 239/06, zit. nach juris; OLG Köln vom 03.01.2019 – 18 U 70/18, zit. nach juris).

So liegt der Fall hier. Der subjektive Tatbestand betrifft ausschließlich Vorgänge, die innerhalb des Bereichs der Beklagten abgelaufen sind. Dagegen ist dem Kläger der Geschehensablauf nicht zugänglich. Unter diesen Umständen hat der Kläger zum subjektiven Tatbestand, der sich jeweils auch bei bestimmten Personen manifestiert haben muss, ausreichend vorgetragen.

Zwar erstreckt sich der Vortrag des Klägers zur Kenntnis zu großen Teilen auf Vorgänge im Zusammenhang mit der Entwicklung des hier nicht interessierenden Motors EA 189 und betrifft ausweislich eines Abschnitts in der Klageschrift die „Sittenwidrigkeit des Handelns von VW“, was angesichts der Tatsache, dass die Volkswagen AG hier eben nicht Prozesspartei ist, ebenfalls nicht von wesentlicher Bedeutung ist. Soweit der Kläger zudem darauf abstellt, dass im Jahr 2017 die Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Motor Räumlichkeiten auch der Beklagten zu 2) durchsucht hat, kann daraus ebenfalls kein Vorsatz der Beklagten zu 2) hergeleitet werden, da die Durchsuchungen erst nach dem Inverkehrbringen des Motors und dem Kauf des streitgegenständlichen PKW durch den Kläger stattgefunden haben. Außerdem kann wegen der Unschuldsvermutung alleine aus dem Umstand, dass Durchsuchungsmaßnahmen durchgeführt worden sind, nicht auf eine Kenntnis der Beklagten geschlossen werden.

Dessen ungeachtet trägt der Kläger aber auch vor, dass drei führende namentlich benannte Ingenieure der Beklagten zu 2), an den Handlungen der Beklagten beteiligt gewesen seien und auch Herr Eiser involviert gewesen sei (Bl. 183 der Akte). Schließlich wird vorgetragen, die Beklagte zu 2) habe gewusst, dass der Einbau der Software zu einem zulassungsrechtlich illegalen Zustand führen werde und auch, dass im Fall des Bekanntwerdens weitere Schäden für den Erwerber eintreten würden. Der eigene Vorteil sei trotz der Kenntnis der für die Kunden möglicherweise eintretenden Nachteile angestrebt worden. Dieser Vortrag des Klägers löst eine sekundäre Darlegungs- und Substantiierungspflicht der Beklagten zu 2) aus. Ihr oblag es, zu diesem Klägervortrag Stellung zu nehmen und zum Kenntnisstand der von dem Kläger benannten Personen in ihrem Hause substantiiert vorzutragen. Dem ist sie nicht nachgekommen. Sie hat hierzu keinen konkreten Vortrag gehalten. Damit ist – nach den obigen Grundsätzen - von einem Vorsatz der Beklagten zu 2) auszugehen.

2.

Der Kläger hat als Rechtsfolge einen Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens. Da der Kläger, wenn er von der Täuschung gewusst hätte, den streitgegenständlichen PKW nicht erworben hätte, ist der Anspruch auf das negative Interesse und damit vorliegend auf die Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrags gerichtet (§§ 826, 249 BGB). Die Beklagte zu 2) muss damit die Folgen des Kaufes rückgängig machen, indem sie dem Kläger den von ihm gezahlten Kaufpreis erstattet. Der Kläger ist verpflichtet, der Beklagten zu 2) im Gegenzug das streitgegenständliche Fahrzeug herauszugeben und zu übereignen.

Der Kläger muss sich im Rahmen der Rückabwicklung des Kaufvertrags zudem Nutzungsvorteile durch den Gebrauch des Fahrzeugs anrechnen lassen. Das Prinzip der Vorteilsausgleichung findet auch auf Schadensersatzansprüche nach § 826 BGB Anwendung (vgl. nur BGH vom 28.10.2014 - VI ZR 15/14, Rn. 39 ff.; zit nach juris). Im Wege des Schadensersatzanspruches aus § 826 i.V.m. § 249 Abs. 1 BGB kann der Kläger das negative Interesse ersetzt verlangen. Das bedeutet, er ist so zu stellen, als hätte er den streitgegenständlichen Vertrag nicht geschlossen. Beim Unterbleiben einer Anrechnung der Nutzungsvorteile käme es zu einer von den Grundsätzen des zivilrechtlichen Schadensrechts nicht gedeckten Überkompensation. Der Kläger würde bessergestellt, als wenn er den streitgegenständlichen Vertrag nicht geschlossen hätte.

Die Nutzungsvorteile für den Kläger hat das Gericht nach § 287 ZPO geschätzt und auf den Rückerstattungsanspruch des Klägers hinsichtlich des Kaufpreises angerechnet.

Bei der Rückabwicklung von Pkw-Kaufverträgen wird der Nutzungsvorteile anhand der Formel „Gebrauchsvorteil = Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : zu erwartende Gesamtleistung im Erwerbszeitpunkt“ berechnet (vgl. auch OLG München vom 15.01.2020 – 20 U 3247/18 Rn. 67 mwN; zit. nach juris).

Das Gericht ist von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von 300.000 km ausgegangen. Der Bruttokaufpreis betrug 72.755,58 €. Die Kläger hat das streitgegenständliche Fahrzeug als Neuwagen erworben, der Kilometerstand beim Kauf betrug damit 0 km. Der Kilometerstand zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung betrug 150.907 km. Danach errechnete sich nach obiger Formel ein Gebrauchsvorteil des Klägers für die Nutzung des Fahrzeugs in Höhe von 36.597,75, den sich der Kläger anrechnen lassen muss. Der Nutzungersatz ist vom Bruttokaufpreis abzuziehen. Damit hat der Kläger in der Hauptsache noch einen Anspruch auf Zahlung von 36.157,83 €. Der Antrag, der ohne Anrechnung einer Nutzungsent-schädigung gestellt wurde, hat damit hinsichtlich des Betrags von 36.597,75 € keinen Erfolg.

3.

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) einen Anspruch auf Zahlung von Zinsen auf den Kaufpreisrückerstattungsanspruch i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 10.10.2019 gemäß §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

Ein weitergehender Zinsanspruch steht ihm nicht zu.

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) keinen Anspruch auf Verzinsung in Höhe von 9 Prozentpunkten aus §§ 291, 288 Abs. 2 BGB. Die Vorschrift gilt nur für Rechtsgeschäfte zwischen Unternehmern. Es wurde nicht dargelegt, dass der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug als Unternehmer erworben hat.

Ein Anspruch auf Verzinsung besteht auch nicht ab einem früheren Zeitpunkt. Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) keinen Anspruch auf die beantragten Verzugszinsen seit dem 12.06.2019 aus §§ 286 Abs. 1, 288 BGB. Die Beklagte wurde durch das Schreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 28.05.2019 nicht in Verzug gesetzt. Der Kläger konnte die Rückzahlung des Kaufpreises nur nach Abzug einer Nutzungsent-schädigung verlangen. Diese konnte die Beklagte zu 2) jedoch mangels Mitteilung der Laufleistung nicht ermitteln.

Der Kläger hat keinen Anspruch auf die beantragten Zinsen i.H.v. 4 Prozent auf dem Kaufpreis seit dem 01.02.2012 bis zum 11.06.2019 aus § 849 BGB. Nach dieser Vorschrift kann,

wenn wegen der Entziehung einer Sache der Wert oder wegen der Beschädigung einer Sache die Wertminderung zu ersetzen ist, der Verletzte Zinsen des zu ersetzenden Betrags von dem Zeitpunkt an verlangen, welche der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird. Der Kläger hat zwar sein Geld „weggegeben“, so dass grundsätzlich die Entziehung einer Sache nämlich des Geldes, vorliegt. Der Sinn und Zweck der Vorschrift passt aber nicht für den Schadensersatz bei Rückabwicklung eines Vertrages, in dessen Rahmen der Geschädigte eine Sache zur Nutzung erhalten hat. Im Gegenzug zur Weggabe des Geldes hat der Geschädigte nämlich eine Nutzungsmöglichkeit erlangt, indem er das Fahrzeug erhalten hat (vgl. OLG Frankfurt vom 27.11.2019 – 17 U 290/18 Rn. 41; zit. nach juris; BeckOK/Spindler, BGB, 53. Edition 1.2.2020, § 849 Rn. 2; Riehm, NJW 2019, 1105, 1109).

## IV.

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus §§ 826, 249 Abs. 1 BGB in Höhe von 1.590,91 €.

Dem Grunde nach hat die Beklagte zu 2) aufgrund der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung den Kläger gemäß § 249 BGB auch von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen. Der Höhe nach hat das Gericht einen Gegenstandswert in Höhe der zugesprochenen Klageforderung von 36.157,83 € zugrunde gelegt und eine 1,3 Geschäftsgebühr, Auslagenpauschale und Umsatzsteuer angesetzt.

Ein weitergehender Freistellungsanspruch steht dem Kläger nicht zu. Da es sich um eine Masseverfahren handelt, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervorteiler gleichzeitig für eine Vielzahl von Verfahren anfällt und standardisiertes Scheiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen verwendet werden, ist ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr nicht gerechtfertigt.

## V.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO.

**Dr. von Plettenberg**

**Beglaubigt  
Frankfurt am Main, 7. Mai 2020**

  
Fleck, Justizobersekretärin  
Urkundsbeamtin/-beamter der Geschäftsstelle

