

LG Ravensburg, Urteil vom 31.01.2022 – 2 O 114/21

Amtliche Leitsätze:

1. Wird die Abgasreinigung so gesteuert, dass die Abgasrückführung nach rund 22 Minuten verringert wird, handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. (Rn. 31)

2. Auch wenn durch eine solche Abschaltvorrichtung eine "schlagartig auftretende Funktionsunfähigkeit" vermieden werden soll, ist diese nicht ausnahmsweise zulässig. Es ist nämlich nicht ersichtlich, dass solche Schäden nicht auch durch rechtzeitige Wartung und Austausch der Verschleißteile vermieden werden könnten. (Rn. 31)

3. Eine derartige Abschaltvorrichtung ist vergleichbar mit einer Prüfstandserkennung und das Verhalten der Herstellerin als sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB zu qualifizieren. (Rn. 28)

Tenor:

1. Die Beklagte zu 2 wird verurteilt, an den Kläger 50.650,70 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 24.09.2021 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Wohnmobils Dethleffs, Modell S 14672002 Advantage Allin 6511 mit der Fahrzeug-ID-Nr.: ...

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte zu 2 mit der Rücknahme und Rückübereignung des in vorstehender Ziff. 1 bezeichneten Wohnmobils in Annahmeverzug befindet.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten des Klägers tragen die Beklagte zu 2 und der Kläger jeweils die Hälfte. Der Kläger trägt die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1.. Die Beklagte zu 2 trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Streitwert: 51.041,50 €

Tatbestand:

1Der Kläger verlangt Rückabwicklung des Kaufvertrages über ein Wohnmobil im Wege des Schadenersatzes wegen sittenwidriger Schädigung.

2Der Kläger erwarb am 11.07.2014 von der Firma E. das im Klagantrag Ziff. 1 näher bezeichnete Wohnmobil als Neufahrzeug zu einem Kaufpreis in Höhe von 57.350,- €.

3Laut EU-Übereinstimmungsbescheinigung ist die Beklagte zu 2 Herstellerin des Basisfahrzeugs des streitgegenständlichen Wohnmobils.

4Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 16.11.2021 hat der Kläger eine Strecke von 40.885 km mit dem Fahrzeug zurückgelegt.

5Wegen dieser Fahrtstrecke lässt sich der Kläger auf den geltend gemachten Schadenersatzanspruch auf der Grundlage einer Gesamtleistung von 350.000 km einen

Betrag von 6.699,30 € auf den Kaufpreis anrechnen, so dass er einen Anspruch von 50.650,70 € geltend macht.

6Der Kläger meint, beide Beklagten hafteten gem. § 826 BGB auf Schadenersatz, da sie den Motor und die Motorsteuerung und damit die fehlerhafte Abgasreinigung bei dem Fahrzeug hergestellt hätten.

7Der Kläger behauptet, die Konstrukteurin und Herstellerin Fiat Chrysler Automobiles N.V. (FCA), die Rechtsvorgängerin der Beklagten zu 1, habe sich entschlossen, zur Einsparung von Kosten und zur Maximierung von Gewinnen minderwertige Hardware in Serie zu verbauen und im Ergebnis mit einer unzulässigen und illegalen Abgasreinigungssoftware auszugleichen. Vorliegend arbeite die Abgasreinigung nur auf dem Prüfstand optimal, während nach der Dauer des Prüfzyklus, und zwar nach ca. 25 - 30 Minuten ab Start des Motorbetriebes die Abgasreinigung abgeschaltet, zumindest jedoch maßgeblich reduziert werde, so dass im realen Fahrbetrieb die zulässigen Abgaswerte um ein Vielfaches überschritten werden.

8Weiterhin sei ein Thermofenster verbaut worden, so dass lediglich auf dem temperierten Prüfstand (mit vorgeschriebener Umgebungstemperatur) eine optimale Abgasreinigung stattfinde, während im Realbetrieb die Abgasrückführung und damit die Abgasreinigung nicht oder nur in einem sehr reduzierten Rahmen stattfinde.

9Schließlich sei das On-Board-Diagnose-System manipuliert, zumindest teilweise ausgeschaltet, so dass die entsprechenden Anzeigen bzw. Kontrollleuchten im Fahrzeug dem Fahrer gerade nicht anzeigen, dass mehr Schadstoffe ausgestoßen werden, als nach den Zulassungsgrenzwerten überhaupt erlaubt sind.

10Der Kläger meint, auch die Beklagte zu 2 als Fahrzeugherstellerin hafte gem. § 826 BGB als Gesamtschuldnerin mit der Beklagten zu 1 für seinen Schaden.

11Der Kläger erklärt den Rechtsstreit in Höhe von 390,80 € wegen der seit Klagerhebung zurückgelegten Kilometerstrecke für erledigt und beantragt,

1. Die Beklagten werden verurteilt, an den Kläger 50.650,70 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.02.2021 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Wohnmobils Dethleffs, Modell S. 14672002 Advantage Allin 6511 mit der Fahrzeug-ID-Nr.: ...

Hilfsweise:

Die Beklagten werden verurteilt, an den Kläger 10.000,- € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit der Klage zu bezahlen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme und Rückübereignung des im Klagantrag Ziff. 1 bezeichneten Wohnmobils in Annahmeverzug befinden.

3. Die Beklagten werden verurteilt, an den Kläger gerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 2.147,83 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit der Klage zu bezahlen.

12Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

13Die Beklagte zu 1 meint, dem Kläger stünde gegen sie bereits deswegen kein Anspruch zu, weil sie weder Konstrukteurin noch Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs

(oder einzelner Teile dieses Fahrzeugs) sei. Die Beklagte zu 1 sei bis zu einer kürzlich erfolgten Umstrukturierung die (reine) Holdinggesellschaft der FCA-Gruppe (FCA: Fiat Chrysler Automobiles) gewesen, und sie sei nunmehr die (reine) Holdinggesellschaft der Stellantis-Gruppe, die aus der Fusion der FCA-Gruppe mit der PSA-Gruppe hervorgegangen sei. Die Beklagte sei keine produzierende Gesellschaft. Weder entwerfe sie ganze Fahrzeuge oder einzelne Teile von Fahrzeugen, noch stelle sie diese her.

14Die Beklagten behaupten, das streitgegenständliche Fahrzeug halte den relevanten NO_x-Grenzwert ein, was sich bereits daraus ergebe, die Typgenehmigung für das Fahrzeug erteilt wurde. Bei der EG-Typgenehmigung handle es sich um einen transnationalen Verwaltungsakt der jeweiligen, nationalen Typgenehmigungsbehörde, der - ergänzt durch die EG-Übereinstimmungsbescheinigung zu einem konkreten Fahrzeug - Fahrzeuge europaweit verkehrsfähig macht und so im Ergebnis den freien Warenverkehr sichert. Die EG-Typgenehmigung binde Behörden und Gerichte. Solange sie Bestand habe, bestehe für Behörden anderer Mitgliedsstaaten gemäß Art. 30 Abs. 3 der RL 2007/46/EG lediglich die Möglichkeit, sich an den Staat der Typgenehmigungsbehörde zu wenden, soweit sie der Ansicht seien, dass Fahrzeuge nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

15Die Beklagten bestreiten die Behauptung des Klägers zu den verbauten Abschaltvorrichtungen und behaupten, die Beklagte zu 2 habe zu keinem Zeitpunkt eine die Abgaswerte im Typgenehmigungsverfahren manipulierende Hard- oder Software in den durch sie hergestellten Fahrzeugen eingesetzt. Die Abgassteuerung in den Fahrzeugen der FCA-Gruppe arbeite im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nicht anders als außerhalb dieses Verfahrens.

16Die Beklagten bestreiten die Behauptung des Klägers, beim streitgegenständlichen Fahrzeug werde die Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) nach einem festdefinierten Zeitraum bzw. einer bestimmten Anzahl von Zyklen (NEFZ) auf 0 reduziert und es finde keine Abgasreinigung mehr statt. Tatsächlich finde während der gesamten Aktivität des Motors lediglich eine Modulation der AGR-Rate durch das AGR-Ventil aus zwingenden technischen Gründen statt, um den Motor zu schützen und die Sicherheit der Fahrzeuginsassen zu gewährleisten.

17Die Beklagte behauptet weiter, das Steuerungsprogramm könne weder die spezielle Situation einer Prüfung überhaupt feststellen noch reagiere es auf diesbezüglichen Parameter mit einer Freischaltung der Abgasreinigung bzw. ohne eine solche Feststellung mit einer Abschaltung der

18Abgasreinigung. Da der gesamte klägerische Vortrag auf der unzutreffenden Behauptung fuße, die Abgasrückführung werde von dem Steuerungsprogramm des streitgegenständlichen Fahrzeugs nur dann aktiviert, wenn sich dieses in einem erkannten NEFZ-Prüfprotokoll befindet, sieht die Beklagte vorläufig keine Veranlassung, auf die vom Kläger gezogenen Schlussfolgerungen aus seinen unzutreffenden Annahmen im Einzelnen Stellung zu nehmen.

19Die Beklagte erläutert hierzu weiter, die durchschnittliche AGR-Rate (hier als Prozentsatz des theoretisch zulässigen Höchstwerts), die während des NEFZ-Zyklus angewandt werde, entspreche nicht 100%, sondern variere in Abhängigkeit von der Zunahme der Kühlmitteltemperatur. Die AGR könne bei kaltem Motor nicht mit maximaler Intensität angewendet werden. Die Aufwärmphase des Motors in der Anfangsphase des NEFZ-Zyklus

(die einen Start bei 20-30 °C vorsieht) dauere etwa 15 Minuten. In dieser Phase steige die AGR-Rate von einem anfänglichen Wert von etwa 56% auf 100% des theoretisch möglichen Höchstwerts, der erst etwa 12 Minuten nach dem Motorstart (730 Sekunden) erreicht werde. Würde nach dieser anfänglichen Phase weiterhin ein AGR-Satz von 100% des theoretisch zulässigen Höchstwerts angewandt, würde der durchschnittliche AGR-Satz nach 40 Minuten rasch auf 93% ansteigen und sich mit zunehmender Fahrzeit allmählich 100% nähern. Auch in dieser Hinsicht werde die Wirksamkeit der Modulation also stark vom Zeitpunkt ihres Beginns beeinflusst, da der Anstieg der AGR-Last nach der 20. Minute mehr als linear verlaufe. Eine Modulation in der 30. Minute würde beispielsweise zu einem Zeitpunkt erfolgen, in dem die durchschnittliche AGR-Belastung bereits auf 93% angestiegen ist, und wäre daher zum Schutz der Motorkomponenten nicht ausreichend.

20Die Beklagte bestreitet weiter die Behauptung, verschiedene Temperaturmessungen würden durchgeführt, um eine Testsituation feststellen zu können. Auch die Motoren der FCA-Gruppe haben, wie alle modernen Fahrzeuge, Sensoren für die Messung verschiedener Temperaturen, auch um das Abgasreinigungssystem zu modulieren. Diese dienen dem Ziel, den Motor und die Komponenten zu schützen. Bei niedrigen Umgebungstemperaturen nehme die Menge an Ruß- und Lackablagerungen zu, was das Risiko für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erhöhe. Die Modulation der Temperaturbasis sei erforderlich, um diese Prozesse zu kompensieren und zu verringern. Diese Temperaturinformation werde jedoch von der Software nicht verwendet, um festzustellen, wann das NEFZ-Prüfprotokoll abgeschlossen sei, um dann das Abgasreinigungssystem - wie vom Kläger behauptet - für den gesamten Rest der Fahrt abzuschalten.

21Wegen des Sach- und Streitstands wird ergänzend auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen und das Verhandlungsprotokoll verwiesen.

Entscheidungsgründe:

I.

22Der Kläger hat keinen Anspruch auf Schadenersatz gegen die Beklagte zu 1.

23Nach den von der Rechtsprechung entwickelten weiteren Grundsätzen setzt die Haftung einer juristischen Person aus §§ 826, 31 BGB voraus, dass einer ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter gem. § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB persönlich verwirklicht hat. Über eine Wissenszusammenrechnung im Konzern gem. § 166 BGB führt jedoch kein Weg zu dem für das Merkmal der Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB erforderlichen moralischen Unwerturteil (BGH, Urteil vom 08.03.2021 - VI ZR 505/19, juris Rn. 23; Urteil vom 28.06.2016 - VI ZR 536/15, juris Rn. 13, 22 f., 27). Der personale Charakter der Schadenersatzpflicht gem. § 826 BGB setzt voraus, dass die Voraussetzungen in der Person eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters der Beklagten vorliegen. Dies ist mit einer Wissenszurechnung über die Grenzen rechtlich selbstständiger Gesellschaften hinaus unvereinbar.

24Nach diesem Maßstab ist nicht festzustellen, dass die Beklagte zu 1 objektiv sittenwidrig gehandelt hat:

25Es ist nicht substantiiert dargelegt dass die Beklagte zu 1 überhaupt in irgendeiner Form strategische Entscheidungen für die Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung der Motorentechnologie, insbesondere auch in Bezug auf die Technik der Emissionsminderung,

getroffen hat. Konkrete entsprechende Handlungen der Beklagten werden vom Kläger nicht vorgetragen. Es bleibt unklar, in welchem Zeitpunkt und durch welche Personen Entscheidungen für den Einsatz von Abschaltvorrichtungen bei der Beklagten erfolgt sein sollen. Insbesondere bleibt offen, ob die operativ in der Motorenentwicklung entscheidenden Personen bei der Beklagten zu 2 die behaupteten Manipulationen eigenverantwortlich vorgenommen haben, ohne dass die Beklagte zu 1 daran beteiligt war.

26 Daher ist der Vortrag der Beklagten zu 1, sie habe sich als reine Holding-Gesellschaft auf das Halten von Unternehmensanteilen beschränkt, unwiderlegt und dem Urteil zu Grunde zu legen.

(vgl. LG Freiburg, Urteil vom 17.06.2021 - 1 O 358/20, BeckRS 2021, 14677).

II.

27 Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2 einen Anspruch aus § 826 BGB auf Zahlung von 50.650,70 € nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs.

28 Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 13 ff.) kann derjenige, der in besonders verwerflicher Weise, insbesondere mittels bewusster Täuschung, einen mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Motor in Verkehr bringt, vom Erwerber eines hiervon betroffenen Fahrzeugs gem. § 826 BGB auf Rückabwicklung des Kaufvertrages in Anspruch genommen werden.

29 1. Die Beklagte zu 2 hat den Kläger geschädigt, indem sie das streitgegenständliche Fahrzeug mit einem Motor in Verkehr gebracht hat, der nicht vorschriftsgemäß ist, weil er eine unerlaubte Abschaltvorrichtung aufweist.

30 a) Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 715/2007 müssen Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen den Vorgaben der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die vorgegebenen Emissionsgrenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (vgl. Erwägungsgrund 12 der VO (EG) 715/2007) und dass die zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte erforderliche Minderung der Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Erwägungsgrund 6 der VO (EG) 715/2007 erreicht wird. Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 untersagt deshalb die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, welche die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern. Eine „Abschaltvorrichtung“ wird in Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 definiert als 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.

31 Im streitgegenständlichen Motor ist eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut, weil die Abgasreinigung nach rund zwanzig Minuten (dies entspricht der ungefähren Dauer der Prüfung der Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand) unstreitig reduziert wird. Es kann dabei unterstellt werden, dass bei dem Fahrzeug keine

Software eingebaut ist, die erkennt, dass sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befindet. Denn der Begriff der Abschaltvorrichtung setzt eine solche spezielle Vorrichtung nicht voraus. Es genügt für die oben genannte Definition der Abschaltvorrichtung, dass vorliegend, wie der Kläger vorträgt, die Abgasreinigung nach ca. 22 Minuten verringert wird, was naturgemäß zur Folge hat, dass im normalen Straßenverkehr höhere Emissionen entstehen als auf dem Prüfstand, weil Fahrten in der Realität häufig länger dauern als nur 22 Minuten. Die Beklagte zu 2 hat diesen Klägervortrag nicht qualifiziert bestritten, so dass von dessen Richtigkeit auszugehen ist (§ 138 Abs. 3 ZPO). Die Beklagte räumt vielmehr ein, dass eine „Modulation“ der Abgasreinigung in der Phase nach der 20. Minute nach Motorstart stattfindet, da der Anstieg der AGR-Last nach der 20. Minute mehr als linear verläuft und daher ein Einsetzen der Modulation in der 30. Minute zum Schutz der Motorkomponenten nicht ausreichend wirksam wäre.

32b) Die Abschaltvorrichtung ist nicht ausnahmsweise zulässig, weil einer der in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 715/2007 normierten Ausnahmetatbestände eingreift. Soweit die Beklagte vorträgt, die Minderung der Emissionskontrolle sei zum Motorschutz geboten, kann sie sich nicht auf Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) Nr. 715/2007 berufen. Dieser Ausnahmetatbestand setzt voraus dass die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

33 Der EuGH legt diesen Ausnahmetatbestand restriktiv dahin aus, dass nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während der Fahrt mit dem Fahrzeug führen, geeignet sind, die Nutzung einer Abschaltvorrichtung zu rechtfertigen (EuGH, Urteil vom 17.12.2020 - C-693/18, Rn. 109 ff.). Das Verbot, auf das sich Art. 5 Abs. 2 Buchst. a) der Verordnung Nr. 715/2007 bezieht, würde ausgehöhlt und jeder praktischen Wirksamkeit beraubt, wenn es zulässig wäre, dass die Hersteller Fahrzeuge allein deshalb mit Abschaltvorrichtungen ausstatten, um den Motor vor Verschmutzung und Verschleiß zu schützen (EuGH a.a.O., Rn. 113).

34 Im vorliegenden Fall dient die Reduzierung der Abgasreinigung nach dem Vortrag der Beklagten zu 2 einerseits der Verminderung von Verrußung, Verkokung und Versottung der Bauteile des Motors, aber auch der Vorbeugung, dass diese Phänomene zu einer schlagartig eintretenden Funktionsunfähigkeit von Motorteilen führen. Dieser Vortrag erfüllt nicht die vom EuGH genannten strengen Anforderungen an eine zulässige Abschaltvorrichtung. Denn die Beklagte behauptet nicht substantiiert, dass die „schlagartig auftretende Funktionsunfähigkeit“ nicht durch rechtzeitige Wartung und Austausch der Verschleißteile vermieden werden kann.

35c) Der Schaden des Klägers besteht darin, dass er einen ungewollten Vertrag abgeschlossen hat. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kläger kein Fahrzeug erworben hätte, das den EU-Bestimmungen nicht entspricht, denn es droht die Einschränkung des Betriebs oder der Entzug des Betriebserlaubnis (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, juris Rn. 18 ff.).

36 Das Fahrzeug verfügt zwar formal über eine EG-Typengenehmigung, diese hätte aber materiell wegen des Einbaus einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht erteilt werden dürfen. Der Typengenehmigung kann auch keine Bindungswirkung gegenüber dem Erwerber eines Fahrzeugs zugesprochen werden, denn er ist am Genehmigungsverfahren nicht beteiligt. Selbst wenn man, wie viele Gerichte, von einer Bindungswirkung ausgehen

würde, könnte sich die Beklagte zu 2 vorliegend nach Treu und Glauben nicht darauf berufen, da sie in besonders verwerflicher Weise vorgegangen ist (s. unten 3.).

37Es kann dahingestellt bleiben, ob der Fahrzeugwert aufgrund der im Fahrzeug installierten, aber noch unentdeckten Abschaltvorrichtung schon beim Erwerb gemindert war, darauf kommt es bei der Schadensfeststellung nicht an (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, juris Rn. 44 ff.).

382. Das Verhalten der Beklagten zu 2 ist bei einer Gesamtwürdigung objektiv als sittenwidrig einzustufen. Durch die unzulässige Emissionsminderungsstrategie bei dem streitgegenständlichen Multijet-Motor wurden die Prüfungsbehörden und die Fahrzeughersteller bewusst getäuscht, wobei insbesondere das Vertrauen der Käufer in die EU-Übereinstimmungsbescheinigung ausgenutzt wurde.

39Die besondere Verwerflichkeit dieses Verhaltens ergibt sich daraus, dass die Beklagte zu 2 im Rahmen einer strategischen Entscheidung im Gewinninteresse die Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde getäuscht hat, und dies mit einer Gesinnung verbunden ist, die sich sowohl im Hinblick auf die für in einer großen Zahl von Fällen den einzelnen Käufer möglicherweise eintretenden Folgen und Schäden als auch im Hinblick auf die insoweit geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, gleichgültig zeigte. Die Vorgehensweise ist vergleichbar derjenigen bei Verwendung der unzulässigen Software mit Prüfstanderkennung bei dem VW-Motor EA 189 durch die VW AG (hierzu BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19 - juris Rn. 23 ff.).

403. Das Inverkehrbringen des Fahrzeugs mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist der Beklagten zu 2 entsprechend § 31 BGB zurechenbar (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 29 ff.). Nach den Grundsätzen über die sekundäre Darlegungslast hätte die Beklagte zu 2 zur Frage der Kenntnis ihrer verfassungsmäßigen Vertreter im Sinne des § 31 BGB vortragen müssen. Hierzu fehlt aber jeglicher Vortrag der Beklagten zu 2.

414. Der Schädigungsvorsatz der Beklagten zu 2 ergibt sich bereits aus der heimlichen und manipulativen Vorgehensweise (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, juris Rn. 60 ff.). Die Software wurde nach Überzeugung des Gerichts gezielt zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens im Prüfzyklus programmiert.

425. Der Kläger muss sich die gefahrenen Kilometer als Nutzungsvorteil nach der Formel $\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer} / \text{voraussichtliche Restlaufleistung}$ im Erwerbszeitpunkt anrechnen lassen. Dabei schätzt das Gericht die Gesamtlauflistung auf 350.000 km.

43Die Nutzungsentschädigung beträgt demnach rund 6.699,30 € ($57.350,- \text{ €} \times 40.885 \text{ km} / 350.000 \text{ km}$).

446. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 280 Abs. 1, Abs. 2; 288 Abs. 1 Satz 2; 291 BGB. Die Verzinsung beginnt mit Rechtshängigkeit der Klage gegenüber der Beklagten zu 2, also am 24.09.2021.