



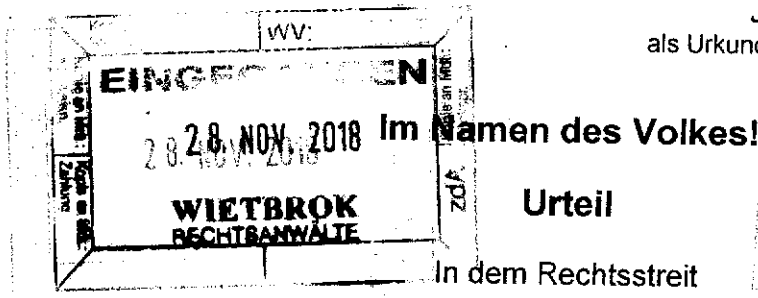
Landgericht Lüneburg

Geschäfts-Nr.:
5 O 156/18

Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:
13.11.2018

Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle



der Frau

al,

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36,
21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-28/18-FW

gegen

Volkswagen AC

Beklagte

Prozessbevollmächtigte

wegen Autokauf

hat die 5. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg auf die mündliche Verhandlung vom
23.10.2018 durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 35.990 € abzüglich 14.275,31 € Nutzungsentschädigung nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 3.7.2012 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw Sharan 2,0 I TDI, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.242,84 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 1.6.2018 freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin 1/4, die Beklagte 3/4.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz in Form von Rückgängigmachung eines Autokaufvertrages im Zusammenhang mit dem sogenannten Abgasskandal.

Die Klägerin erwarb 2010 bei einem Vertragshändler der Beklagten einen gebrauchten Pkw Sharan 2.0 I TDI für 35.990 € gemäß Bestellung vom 8.11.2010 (K1 Bl. 25 d.A.). Dieses Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgerüstet.

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeugs aus § 826 BGB in Anspruch und ist demgemäß der Auffassung, die Beklagte habe ihn vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor der Kammer belief sich der Kilometerstand des Fahrzeugs auf 133.994 km, weshalb sich die Klägerin einen Nutzungsvorteil in Höhe von 7.947 € anrechnen lassen will.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 35.990 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.947 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 3.7.2012 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Pkw Sharan 2,0 I TDI, FIN
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte zu verurteilen, sie von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.077,74 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 1.6.2018 (Rechtshängigkeit).

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Auffassung, keinen Ersatz zu schulden.

Wegen der Einzelheiten des Vorbringens der Parteien wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und im Wesentlichen begründet.

I. Die Klage ist zulässig. Die örtliche Zuständigkeit des angerufenen Landgerichts ergibt sich aus § 32 ZPO, weil die Klägerin gegen die Beklagte Ansprüche aus Delikt geltend macht.

II. Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung, kraft dessen sie Rückgängigmachung sowie Freistellung von noch nicht gezahlten Rechtsanwaltskosten verlangen kann.

a) Nach der Rechtsprechung der 6. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg - Urteil vom 4.4.2018, 6 O 96/17 - erfüllt die Herstellung und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit dem Dieselmotor vom Typ EA 189 unter Verwendung einer Motorsteuerungssoftware, durch die die Abgasrückführungsrate und damit das Emissionsverhalten des Motors auf dem Prüfstand im Normzyklus anders gesteuert wird als im regulären Fahrbetrieb, die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB. Die Kammer schließt sich dieser Auffassung an:

aa) Sittenwidrig ist eine Handlung, die aufgrund ihres Gesamtcharakters, für den eine Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck vorzunehmen ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt und deshalb mit den guten Sitten nicht zu vereinbaren ist. Dies setzt eine Unvereinbarkeit mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung voraus. Objektive Rechtswidrigkeit eines Verhaltens genügt nicht; auch eine Verfolgung eigener Interessen auf Kosten Dritter im Rechts- und Wirtschaftsverkehr begründet für sich genommen nicht den Vorwurf der Sittenwidrigkeit. Diese erfordert vielmehr eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Für die Bewertung des Verhaltens kommt es auf eine Gesamtwürdigung aller objektiven und subjektiven Umstände des jeweiligen Einzelfalles an.

bb) Ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB ist nicht unter dem Gesichtspunkt eines Vorrangs des Vertragsrechts ausgeschlossen. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug Gegenstand eines Kaufvertrages ist, den die Klägerin nicht mit der Beklagten, der Herstellerin des Fahrzeugs, sondern mit einem von dieser verschiedenen Autohaus geschlossen hat, schränkt die Klägerin in ihren Rechten nicht dergestalt ein, dass sie Rechte wegen eines im Zuge von Abschluss und Abwicklung des Vertrages entstandenen Schadens nur gegenüber dem Autohaus als seinem Vertragspartner und nicht auch gegenüber der Beklagten als

Herstellerin geltend machen könnte. Die Wertungen des Vertragsrechts werden durch eine Anwendung deliktischer Normen gegenüber einer anderen Person als dem Vertragspartner nicht umgangen. Zwar erhält der Käufer auf diese Weise die im Vertragsrecht nicht vorgesehene Möglichkeit, Ansprüche gegenüber einem anderen als seinem Vertragspartner geltend zu machen; zugleich sind diese Ansprüche nicht an die Beschränkungen des Vertragsrechts wie insbesondere den Vorrang der Nacherfüllung im Kaufrecht gebunden. Diese Folgen sind jedoch gerechtfertigt, wenn die besonderen einschränkenden Voraussetzungen des Deliktsrechts, nämlich insbesondere dessen Tatbestandsmerkmale der Verletzung objektiv geschützter Rechtsgüter, des Verstoßes gegen Rechtsnormen mit Schutzgesetzcharakter oder einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung erfüllt sind.

cc) Die geschilderten Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung sind vorliegend erfüllt. Das Verhalten der Beklagten verstößt gegen die guten Sitten. Dies ergibt eine Abwägung aller Umstände des Einzelfalles.

(1) Dabei geht die Kammer davon aus, dass die von der Beklagten zum Einsatz gebrachte Motorsteuerung einen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i. V. m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 darstellt, weil sie eine Abschaltvorrichtung ist, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Aus Art. 3 Nr. 4, 6 VO (EG) 715/2007 ergibt sich, dass Stickoxide, auf die sich die fragliche Motorsteuerung auswirkt, Immissionen im Sinne der Richtlinie sind. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 definiert die Abschaltvorrichtung als ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten 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 Wirkung des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Aus der umfassenden Formulierung und dem weitgefassten Schutzzweck der Richtlinie, die der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte sowie insbesondere einer erheblichen Minderung der Stickoxidemissionen bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren dient – vergleiche Nr. 6 der Erwägungsgründe zur Richtlinie VO (EG) 715/2007 –, wird erkennbar, dass die Vorschrift umfassend auch solche Konstellationen abdecken soll, in denen konstruktionsbedingt, auch durch Steuerung technischer Einrichtungen mittels Software, Unterschiede zwischen dem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und im Normalbetrieb bestehen. Dies folgt auch aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007: Danach hat der Hersteller ein

Fahrzeug so auszurüsten und Bauteile, die das Emissionsverhalten zu beeinflussen geeignet sind, so zu konstruieren, zu fertigen und zu montieren, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Hierdurch wird erkennbar, dass eine Einrichtung, die zu geringerem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und demgegenüber höherem Schadstoffausstoß bei Nutzung des Fahrzeugs im regulären Straßenverkehr führt, unterbunden werden soll.

(2) Die maßgebliche Schädigungshandlung der Beklagten liegt damit im Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Motorsteuerung. Dabei setzte sich die Beklagte gezielt – denn anders als gezielt ist der Einbau der geschilderten Motorsteuerung nicht denkbar – über die einschlägigen Rechtsvorschriften hinweg. Der Zweck dieses Vorgehens lag im Streben nach wirtschaftlichem Gewinn; ein anderer Zweck ist weder ersichtlich noch vorstellbar. Zwar ist Gewinnstreben als Motiv des Handelns eines Wirtschaftsunternehmens nicht verwerflich; im Gegenteil ist es der in einer Marktwirtschaft anerkannte Zweck eines Unternehmens, wirtschaftliche Gewinne zu erzielen und zu mehren. Doch hat sich die Beklagte in diesem Gewinnstreben nicht nur gezielt über zwingende Rechtsvorschriften hinweggesetzt und damit deren dem Schutz der Allgemeinheit vor Luftverschmutzung und Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen dienenden Zweck missachtet. Denn zugleich hat sie dadurch die Interessen einer großen Zahl an Käufern derartiger Fahrzeuge und damit auch der Klägerin verletzt. Der Dieselmotor vom Typ EA 189 ist als Mittelklassemotor ein Volumenmodell, das in Großserie produziert und in hohen Stückzahlen verkauft wurde. Die Beklagte hat durch ihr Verhalten bewirkt, dass eine unübersehbare Vielzahl an Kunden, die um die Hintergründe der Motorsteuerung weder wussten noch wissen konnten, weil diese erst später bekannt wurden, Fahrzeuge erhielten, die wegen der unzulässigen Abschaltvorrichtung den einschlägigen Zulassungsvorschriften nicht entsprachen und die erforderliche Typgenehmigung nur erhalten hatten, weil die Beklagte die Funktionsweise der Motorsteuerung im Genehmigungsverfahren nicht offengelegt hatte. Die Käufer trugen damit das Risiko, dass den mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeugen die Typgenehmigung entzogen werden könnte. Diese Möglichkeit war nicht fernliegend und zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages im Grad ihres Risikos nicht abschätzbar. Dies ergibt sich aus dem Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 15. Oktober 2015, durch den Nebenbestimmungen zu den ursprünglich erlassenen System- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen angeordnet wurden, weil die Motorsteuerung als verbotene Abschaltvorrichtung anzusehen war. Die Nebenbestimmungen machten die Entwicklung von Nachrüstungsmaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durch die Beklagte erforderlich, die letztlich die Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt erhielten und damit einen Entzug der

Typgenehmigung verhinderten. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages jedoch nicht absehbar, insbesondere deshalb, weil die durch die Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes erforderlich gewordenen Nachrüstungsmaßnahmen durch die Beklagte erst aufwendig entwickelt werden mussten.

(3) Darüber hinaus hat sich die Beklagte über die Interessen einer Vielzahl von Kraftfahrzeug-Verkäufern hinweggesetzt, denen die Motorsteuerung der Dieselmotoren zunächst ebenso wenig bekannt war und bekannt sein konnte wie den Käufern. Die Verkäufer, unter denen vor allem eigene Vertragshändler der Beklagten waren, hafteten den Käufern gegenüber verschuldensunabhängig aus kaufrechtlicher Gewährleistung, weil die Ausstattung eines Fahrzeugs mit der rechtswidrigen Motorsteuerung eine Abweichung von der üblicherweise zu erwartenden Beschaffenheit eines Fahrzeugs ist und damit einen Sachmangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB begründet. Die Beklagte hat so eine Vielzahl von gutgläubigen Verkäufern, insbesondere solche, mit denen sie selbst langfristig vertraglich verbunden ist, verschuldensunabhängigen Gewährleistungsrechten der Käufer ausgesetzt.

dd) Dem Schadensersatzanspruch der Klägerin aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB steht nicht entgegen, dass die rechtlichen Regelungen für die Typgenehmigung, insbesondere die Verordnung (EG) 715/2007, nicht primär dem Individualschutz dienen, sondern Belangen der Allgemeinheit. Denn die Annahme einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung durch die Beklagte beruht nicht primär und ausschließlich auf einem Verstoß gegen diese Rechtsnormen, sondern, wie vorstehend dargestellt, auf einer Gesamtwürdigung einer Vielzahl von Umständen. Ein zentraler die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten begründender Gesichtspunkt ist dabei die geschilderte Verletzung von Interessen der Käufer. Das sittenwidrige Verhalten der Beklagten berührt damit auch die Rechtssphäre der Klägerin.

ee) Der Klägerin ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden.

(1) Ein Schaden ist nicht nur dann anzunehmen, wenn sich bei dem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Annahme eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Denn die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie für sich genommen zunächst eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als

Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGHZ 161, 361, 366 f.).

(2) Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für die Klägerin als Schaden dar. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug infolge der Ausstattung mit der rechtswidrigen Motorsteuerung oder infolge der anschließenden Nachrüstung einen objektiven Minderwert oder andere Nachteile, etwa bei Motorleistung, Verbrauch, Emissionsverhalten oder Haltbarkeit, aufweist. Der Abschluss des Vertrages als solcher ist für die Klägerin schon deshalb ein Schaden, weil diese ein Fahrzeug erhalten hat, das den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprach und von dem im Zeitpunkt des Kaufs – allein auf diesen Zeitpunkt kommt es für die Beurteilung des Schadens an – nicht absehbar war, ob das Kraftfahrt-Bundesamt die Typgenehmigung entziehen und ob es der Beklagten gelingen würde, eine solche Entscheidung durch geeignete Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern. Wegen dieser Ungewissheit war das Fahrzeug für die Klägerin nicht uneingeschränkt brauchbar. Denn üblicherweise erwartet der Käufer eines Kraftfahrzeugs, dass er dieses nicht nur zum Zeitpunkt des Kaufs, sondern langfristig zulässigerweise im Straßenverkehr nutzen und sich darauf auch verlassen kann.

(3) Der Umstand, dass sich das Risiko eines Entzugs der Typgenehmigung in der Folge nicht verwirklichte, weil es der Beklagten gelang, eine solche Maßnahme des Kraftfahrt-Bundesamtes durch die Entwicklung geeigneter Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern, steht der Annahme eines Schadens nicht entgegen. Denn für den Eintritt eines Schadens kommt es auf den Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses und damit hier auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses an. Der Schaden ist auch nicht nachträglich entfallen. Denn der Schaden liegt, dies ist die Konsequenz der Abweichung von einer strengen Anwendung der Differenzhypothese, nicht in einem Minderwert oder einer konkreten Funktionsbeeinträchtigung des Fahrzeugs, sondern im Abschluss des Vertrages als solchem. Die Bindung an den Vertrag, deren Beseitigung die Klägerin im Rahmen des

Schadensersatzes beanspruchen kann, ist mit einer Nachrüstung des Fahrzeugs jedoch nicht entfallen.

(4) Ein Schaden der Klägerin ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil diese gegenüber dem Verkäufer Ansprüche aus kaufrechtlicher Gewährleistung zustanden. Derartige Ansprüche sind nicht geeignet, den im Abschluss des Vertrages liegenden Schaden zu kompensieren. Das Vertragsrecht mit Ansprüchen gegenüber dem Vertragspartner und das Deliktsrecht mit Ansprüchen gegenüber einem vom Vertragspartner verschiedenen Schädiger sind voneinander unabhängige Haftungsgrundlagen, die einander nicht ausschließen. Dieses Nebeneinander ist durch die besonderen einschränkenden Tatbestandsvoraussetzungen der deliktsrechtlichen Normen gerechtfertigt. Deren Regelungszweck würde unterlaufen, wenn der deliktsrechtlich relevante Schaden durch Gewährleistungsansprüche kompensiert und damit ausgeschlossen würde.

ff) Die schädigende Handlung ist der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Denn es ist als unstreitig anzusehen, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten von Entwicklung und Vertrieb der Dieselmotoren mit der rechtswidrigen Motorsteuerung wussten und diese billigten. Die Klägerin hat eine entsprechende Kenntnis auf Vorstandsebene der Beklagten hinreichend substantiiert behauptet. Sie hat diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für sie als außenstehender Person erkennbar waren und für eine Kenntnis sprechen können. Der Beklagten obliegt demgegenüber eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich in dieser Situation nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f.). Dies ist hier der Fall. Die Klägerin hat keinen Einblick in die Entscheidungs- und Organisationsstruktur der Beklagten, während es dieser selbst angesichts ihrer unternehmerischen Struktur zwanglos möglich ist, mitzuteilen, wie die Entscheidungs- und Informationswege, die zu Entwicklung und Vertrieb der Motoren geführt haben, beschaffen waren. Der Vortrag der Klägerin, der Vorstand der Beklagten habe Entwicklung und Vertrieb der Motoren angeordnet oder zumindest gebilligt, ist demnach hinreichend substantiiert, während das Bestreiten der Beklagten diesbezüglich nicht ausreicht. Die Beklagte beruft sich nur allgemein darauf, dass der Vorstand nicht involviert gewesen sei, sondern die maßgeblichen Entscheidungen auf in der

Unternehmenshierarchie niedriger gelagerten Ebenen getroffen worden seien. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, wer konkret bei ihr Kenntnis über den Einsatz der Motorsteuerung gehabt habe und wie die maßgeblichen Entscheidungswege verlaufen seien. Der Hinweis auf noch laufende, bereits länger andauernde und noch nicht abgeschlossene Ermittlungen im eigenen Unternehmen genügt insoweit nicht, zumal kaum nachvollziehbar ist, dass ein derart wichtiger Entwicklungs- und Produktionsschritt ausschließlich im Verborgenen und in Kenntnis nur weniger untergeordneter Mitarbeiter geschehen sein soll.

gg) Das Verhalten der Beklagten war schließlich kausal für den Vertragsschluss der Klägerin und damit den ihr entstandenen Schaden. Dabei ist es unerheblich, ob es der Klägerin beim Kauf gerade auf den Erwerb eines schadstoffarmen Fahrzeugs ankam. Für die Beurteilung der Kausalität ist nicht allein entscheidend, dass das Fahrzeug aufgrund seiner Motorsteuerung die auf dem Prüfstand ermittelten Emissionswerte im regulären Fahrbetrieb nicht erreichte. Maßgeblich ist vielmehr die Ausstattung mit der rechtswidrigen Motorsteuerung als solcher, aufgrund deren das Fahrzeug den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprach und damit eine Entziehung der Typgenehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt drohte. Denn auch ohne konkrete Anhaltspunkte im Einzelfall kann als sicher angenommen werden, dass der Käufer eines Kraftfahrzeugs vom Kauf Abstand genommen hätte, wenn er gewusst hätte, dass der Bestand der Typgenehmigung und damit die dauerhafte Nutzbarkeit im öffentlichen Straßenverkehr nicht sicher war.

Bei der Höhe des Schadens muss sich die Klägerin die bisherige Nutzung schadensmindernd anrechnen lassen. Die Kammer geht im Rahmen einer Schätzung (§ 287 ZPO) von einer möglichen Gesamtlauflistung des Fahrzeugs von 300.000 km aus. Genaue Feststellungen dazu können nicht getroffen werden, weil die tatsächlich zu erwartende Lauflistung von zahlreichen individuellen Umständen wie Fahrverhalten, tatsächliches Benutzungsverhalten und Benutzungsumgebung abhängt. Die Lauflistung eines Pkw kann nach der Kammerrechtsprechung auf 300.000 km geschätzt werden.

Bestand der Kilometerstand zum maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung unstreitig 133.994 km und erwarb die Klägerin das Fahrzeug mit einer Lauflistung von 15.000 km, so muss sie sich die gefahrenen 118.994 km als Nutzungsvorteil anrechnen lassen. Dies entspricht bei einer geschätzten Gesamtlauflistung von 300.000 km 14.275,31 €.

Die Klägerin kann zudem Feststellung des Annahmeverzuges und Erstattung von Anwaltskosten verlangen.

Gegenstand des Schadensersatzanspruchs ist auch der Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verlangen. Die Höhe der Gebühr kann mit einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr angesetzt werden, wobei bei einer Laufleistung von 300.000 km Gebühren nach einem Gegenstandswert von bis 25.000 € abzurechnen sind. Unter Berücksichtigung der Auslagenpauschale und der Mehrwertsteuer kann die Klägerin Freistellung in Höhe von 1.242,84 € verlangen.

III. Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1 S. 1, 92 Abs. 1 Nr. 1, 709 S. 1, 2 ZPO.

Beglaubigt:

Lüneburg, 13.11.2018

Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle des Landgerichts Lüneburg



