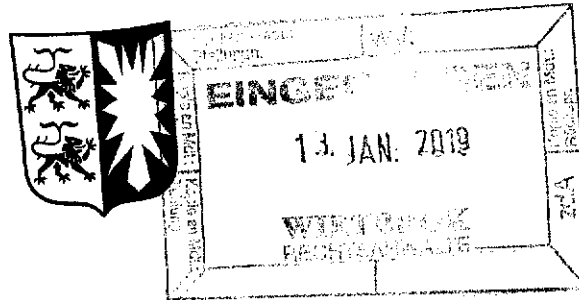


10 O 84/18

Verkündet am:
14.12.2018

rg
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Lübeck

Urteil

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

, 22885 Barsbüttel

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-54/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen deliktischem Schadensersatz im VW-Abgasskandal

hat die 10. Zivilkammer des Landgerichts Lübeck durch die Richterin am Landgericht in als
Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 02.11.2018 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 19.131,65 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % vom 20.06.2013 bis 02.05.2018 und ab dem 03.05.2018 in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des VW-LNDF 2CJT82 Caddy Maxi Trendline 7 Sitzer 1,6 l TDI mit der FIN
3 sowie den Kläger von einem Anspruch seiner Prozessbevollmächtigten auf Zahlung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von

1.029,35 € freizustellen.

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Tenor zu Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 20 % und die Beklagte 80 % zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

Die Parteien streiten über Ansprüche wegen eines vom sog. „Dieselabgasskandal“ betroffenen Fahrzeugs.

Der Kläger kaufte am 20.06.2013 einen VW Caddy Maxi zum Preis von 22.640,00 €. Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Anlage K 1. Zusätzlich wurde der Wagen behindertengerecht umgebaut, wofür Kosten in Höhe von 7.402,53 € entstanden (Anlage K 1). Bei dem Motor des Wagens handelt es sich um einen Motor vom Typ EA 189, welcher von der Beklagten konstruiert worden ist. Der Motor des klägerischen Wagens ist von dem - aus Presseberichten bekannten - sog. „Dieselabgasskandal“ betroffen. Die Motorsteuergerätesoftware verfügt über eine Fahrzykluserkennung, die erkennt, wann das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (im Folgenden: NEFZ) durchfährt. Im ersten Modus, welcher im NEFZ aktiv wurde, kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Im normalen Straßenbetrieb ist dieser NOx-optimierte Modus deaktiviert, mit dem Ergebnis, dass die NOx-Messwerte im normalen Straßenbetrieb höher sind, als die im NEFZ gemessenen Werte.

Nach Bekanntwerden dieser Software leitete das Kraftfahrt Bundesamt (im Folgenden: KBA) ein Verwaltungsverfahren gegen die Beklagte ein. Das KBA ordnete mit Bescheid vom 15.10.2015 Nebenbestimmungen zu den ursprünglich erlassenen System- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen an, wobei das KBA davon ausging, dass es sich bei der Motorsoftware um eine verbote-

ne Abschaltvorrichtung handelte.

Die Beklagte entwickelte ein Systemupdate, welches die nach Auffassung des KBA vorliegende illegale Abschaltvorrichtung beseitigen sollte. Das Update führt dazu, dass die Abgasrückführung auch im Straßenbetrieb im NOx-optimierten Modus arbeitet und Verbesserungen am Verbrennungsprozess vorgenommen werden, sog. „adaptierter Modus 1“. Das KBA gab das Update am 03.11.2016 frei. Der Kläger ließ das Update aufspielen.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 18.04.2018 machte der Kläger unter Fristsetzung bis zum 02.05.2018 Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises gegen Rückgabe des Wagens und fragte an, wann und wo der Wagen abgegeben werden könne. Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Anlage K 3 Bezug genommen. Zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung betrug der aktuelle Kilometerstand des Wagens 120.483.

Der Kläger ist der Ansicht, bei der ursprünglichen Motorsteuerungssoftware handele es sich um eine nach Art. 5 II VO 715/2007, Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007 verbotene Abschaltvorrichtung.

Der Kläger behauptet, er hätte einen umweltfreundlichen Wagen kaufen wollen. Die Software sei im Jahr 2008 in Kenntnis und auf Anweisung der vertretungsberechtigten Organe der Beklagten in allen Motoren des Typs EA 189 installiert worden, wobei eine Schädigung der Kunden billigend in Kauf genommen worden sei. Dies sei erfolgt, um sich Wettbewerbsvorteile und Kostensenkungen zu ermöglichen. Der Wagen habe nach Bekanntwerden der Softwareproblematik aufgrund der eingebrochenen Nachfrage erheblich an Wert verloren, durchschnittlich sei bei den betroffenen Fahrzeugen ein Wertverlust von jedenfalls 10 % anzunehmen. Das Fahrzeug sei nunmehr kaum verkäuflich. Es sei zu befürchten, dass mit dem Update weitere nachteilige Veränderungen verbunden seien, welche zu erhöhtem Wartungsaufwand oder vorzeitigem Motorschäden führen könnten. Nach Durchführung des Updates verbräuche der Wagen etwa einen Liter mehr Diesel und nehme kein Gas mehr an, wenn gleichzeitig die Klimaanlage angeschaltet sei.

Bei vorheriger Kenntnis dieser Umstände hätte der Kläger den Wagen nicht erworben. Die mögliche Gesamtleistung betrage 500.000 Kilometer.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, der Klägerpartei EUR 30.042,59 unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 6.002,51 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.07.2012 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des VW-LNDF 2CJT82 Caddy Maxi Trendline 7 Sitzer 1,6 l TDI, FIN

2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.899,24 freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, bei der ursprünglichen Software handele es sich lediglich um eine zulässige Umschaltlogik.

Die Beklagte behauptet, die Motorsteuerungssoftware sei nur von untergeordneten Mitarbeitern entwickelt worden, ohne Kenntnis des damaligen Vorstandes.

Nach Durchführung des Updates funktioniere das Fahrzeug ordnungsgemäß, ein verbleibender merkantiler Minderwert bestünde nicht. Auch seien die Verkaufspreise der betroffenen Wagen seit Bekanntwerden der Umschaltlogik für nunmehr 2 Jahre stabil geblieben, so dass dem Kläger kein Schaden entstanden sei. Die mögliche Gesamtleistung betrage 200.000 bis zu 250.000 Kilometer.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

1.

Dem Kläger steht ein Anspruch auf Rückzahlung des an den Verkäufer des Fahrzeuges geleisteten Kaufpreises in Höhe von 22.640,00 € und seiner Aufwendungen auf den Wagen in Höhe von 7.402,53 € Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges gem. §§ 826, 31 BGB zu.

Die Beklagte hat dem Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich einen Schaden zugefügt.

Wagens. Gleichzeitig sind die Abgaswerte zwingende Voraussetzung für die Zulassung des Motors. Demnach muss davon ausgegangen werden, dass dem Vorstand bekannt war, dass die Grenzwerte zunächst nicht eingehalten werden konnten, was dann mit Hilfe der Motorsteuerungssoftware erreicht werden konnte.

Das Gericht folgt der von der Beklagten vertretenen Auffassung zu ihrer sekundären Darlegungslast nicht. Insbesondere ist es dem Kläger grade nicht möglich substantiiert konkrete Einzelheiten, Namen und Daten vorzutragen, ohne dass die Beklagte nähere Informationen aus ihren andauernden internen Ermittlungen preisgibt. Die Einlassung der Beklagten zu dem Stand der Ermittlungen ist dann auch so pauschal, dass dem Kläger darauf aufbauend kein weiterer Vortrag oder ein konkreter Beweisantritt möglich wird.

Unter dieser Maßgabe war das Verhalten der Beklagten sittenwidrig. Dies ergibt sich aus einer Abwägung sämtlicher Umstände, insbesondere des verfolgten Zwecks und den zu dessen Erreichung eingesetzten Mitteln. Die Beklagte hat eine Software installiert, die nur während des NEFZ den Abgasausstoß reduziert, nicht jedoch im normalen Straßenbetrieb. Demnach stand es der Beklagten quasi frei, die geltenden Grenzwerte zu ignorieren, da die verkauften Fahrzeuge den NEFZ nicht durchlaufen, sondern für diese eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wird. Dies mit der Folge, dass die mit den Grenzwerten bezweckte Zielsetzung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht erreichbar war. Nach eigenem Vortrag der Beklagten ist es ihr nunmehr gelungen, die Abgaswerte auch ohne eine Motorsteuerungssoftware, die zwischen dem NEFZ und dem Straßenbetrieb unterscheidet, einzuhalten. Dafür sei jedoch die Erfahrung der zurückliegenden Jahre notwendig gewesen. Diesen Forschungsaufwand und die damit verbundenen Kosten wollte die Beklagte bei Einführung des EA 189 auf Kosten der Gesundheit einer Vielzahl von Menschen nicht betreiben.

Die besondere Verwerflichkeit ergibt sich bereits aus der besonders großen Anzahl der betroffenen Personen. Zunächst sind alle Personen betroffen, die ein Auto mit entsprechendem Motor gekauft haben. Daneben sind jedoch auch all diejenigen betroffen, die die verschmutzte Luft atmen müssen. Die Beklagte kann dabei nicht auf den Anteil der anderen Automobilhersteller oder Industriezweige verweisen, selbst wenn ein eigener, der Beklagten zurechenbarer Verursachungsanteil nicht bestimmbar sein wird. Die Beklagte hat als großer Automobilkonzern eine eigene Verantwortung, unabhängig von anderen Emittenten wahrzunehmen, insbesondere dann, wenn es um die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten geht.

Das Gericht folgt dabei nicht der Auffassung der Beklagten, dass sie sämtliche gesetzlichen Bestimmungen eingehalten habe, da nach der Gesetzeslage allein auf die Messwerte im NEFZ abzustellen sei. Zwar wird die Einhaltung der Grenzwerte allein im NEFZ überprüft, dies aber unter der Annahme, dass die Fahrzeuge unverändert im allgemeinen Straßenbetrieb fahren und die Ab-

gaswerte daher zumindest annäherungsweise übereinstimmen. Vor diesem Hintergrund muss das Verbot von Abschaltvorrichtungen nach Sinn und Zweck dahingehend ausgelegt werden, dass nicht allein auf das Emissionskontrollsystem abzustellen ist, sondern die innermotorische Abgasrückführung, welche unter zwei verschiedenen Modi im NEFZ und im Straßenbetrieb arbeitet, gleichermaßen eine verbotene Abschaltvorrichtung darstellt.

b)

Dem Kläger ist durch die sittenwidrige Handlung der Beklagten ein Schaden entstanden. Ein Schaden ist jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage und kann in der Beeinträchtigung eines rechtlich anerkannten Interesses oder in der Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung liegen.

Er ist mit einem für ihn nachteiligen Vertrag belastet, weil er ihn bei Kenntnis der Sachlage nicht in dieser Weise abgeschlossen hätte. Es kann bezweifelt werden, dass irgendein Kunde ein Fahrzeug der Beklagten gekauft hätte, wenn diese den Kunden vor Abschluss des Kaufvertrages darauf hingewiesen hätte, dass eine Software aufgespielt sei, wegen der die Gefahr bestünde, dass das KBA den Wagen stilllegt, die Beklagte aber die Software, die dies verhindere gerade noch entwickle. Dies zeigt sich auch daran, dass der Kläger nach Kenntniserlangung nicht mehr an dem Kaufvertrag festhalten will, obwohl er das Update bereits hats aufspielen lassen. Die Beklagte kann sich nicht darauf berufen, dass nach Durchführung des Updates ein ggf. vorliegender Schaden jedenfalls behoben werden könne. Es mag sein, dass das KBA die Fahrzeuge nach Durchführung des Updates toleriert oder sogar davon ausgeht, dass diese nunmehr dauerhaft ordnungsgemäß funktionieren, den Fahrzeugen haftet jedoch spätestens nach der umfangreichen Berichterstattung über den Abgasskandal der Verdacht eines fortbestehenden Mangels als Makel an. Dies ist ausreichend, um einen Schaden fortbestehen zu lassen.

Es mag sein, dass sich statistisch aufzeigen lässt, dass die Preise für Dieselfahrzeuge seit Aufdeckung der Abgasproblematik für zwei Jahre stabil geblieben sind. Die Beklagte selber erkennt jedoch eine Tendenz hin zu benzinbetriebenen Fahrzeugen. Dass sie dies mit einer anderen öffentlich geführten Diskussion, nämlich die der Fahrverbote, verbindet, führt zu keiner anderen Bewertung, da Fahrverbote nötig werden, wenn Grenzwerte nicht anders eingehalten werden können. Beide Diskussionen können daher nach Auffassung des Gerichts nicht unabhängig voneinander betrachtet werden.

Gerichtsbekannt besteht eine große Zahl von gleichgelagerten Gerichtsverfahren und Entscheidungen in Parallelfällen, hinzukommen diejenigen Verfahren, die allein gegen die Verkäufer der Pkw gerichtet sind. Allein diese immense Anzahl von Kfz-Käufern, die ihren Vertrag rückabwickeln wollen, fallen als potentielle Kunden eines gebrauchten Diesels mit dem Motor EA 189

weg und zeigen, dass das Misstrauen in das Update enorm ist. Die Berechtigung der genannten Zweifel ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts bereits aus der nahe liegenden Frage, weshalb die Beklagte das Risiko erheblicher Strafzahlungen, Rückruf- und Nachbesserungskosten sowie eines massiven, weltweiten Imageverlustes durch die streitgegenständliche Software hätte in Kauf nehmen sollen, wenn tatsächlich eine einfache Veränderung derselben die Möglichkeit eröffnet hätte, die gesetzlichen Vorgaben ohne jedwede negative Effekte für den Kunden in Bezug auf Fahrverhalten, Verbrauch, Lebensdauer etc. einzuhalten. Vielmehr legt der Umstand, dass die streitgegenständlichen Systeme noch bis ins Jahr 2015 verbaut wurden, den begründeten Verdacht ganz erheblich nahe, dass man innerhalb des Konzerns bis zum Publikwerden der Problematik gerade über keine für den Kunden zumutbare Lösung für die Abgasproblematik verfügte. Dies wiederum begründet in der Konsequenz ganz erhebliche und nachvollziehbare Zweifel an der Behauptung der Beklagten, dass es ihr trotz dieser Ausgangssituation gelungen sein soll, nunmehr für alle betroffenen Modelle innerhalb kürzester Zeit eine derart kostengünstige und zugleich nachteilsfreie Softwarelösung zu entwickeln, zu testen und in die Umsetzung zu bringen, wie behauptet; und damit binnen kürzester Frist genau jene technischen Eigenschaften der betreffenden Motoren zu gewährleisten, deren Einhaltung man in den Jahren zuvor nur unter Einsatz einer speziellen, nicht offen gelegten Software in Prüfsituationen simulieren konnte (LG Lübeck, Urt. v. 20.04.2018, 4 O 143/17). Es ist daher einerseits nicht davon auszugehen, dass der Kläger die gleichen Absatzmöglichkeiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt hat, wie ein Verkäufer eines vergleichbaren, jedoch nicht vom Abgasskandal betroffenen Wagens und andererseits auch nicht davon auszugehen, dass er ein Auto besitzt, welches er in dieser Form bei hinreichender Aufklärung erworben hätte.

Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung muss sich der Kläger die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen. Nach der gängigen Berechnungsformel und unter Anwendung des § 287 ZPO schätzt das Gericht den geschuldeten Nutzungersatz auf 10.910,84 €. Dabei hat das Gericht den Kaufpreis in Höhe von 22.640,00 € und die am Tag der letzten mündlichen Verhandlung ermittelte Laufleistung zugrunde gelegt sowie eine Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 250.000 km. Diese Annahme konnte auch in Ansehung des gegensätzlichen Vortrags der Parteien zur Gesamtlauflistung gemäß § 287 ZPO erfolgen, da aus einer Vielzahl von Verfahren gerichtsbekannt bei vergleichbaren Fahrzeugen wie dem streitgegenständlichen eine entsprechende Erwartung zumindest durchschnittlich zugrunde zu legen ist.

Dem Kläger ist ein weiterer Schaden in Höhe von 7.402,53 € für den behindertengerechten Umbau des Wagens entstanden.

c)

Die Beklagte handelte vorsätzlich. Zum Vorsatz gehört und genügt, dass der Schädiger spätestens im Zeitpunkt des Schadenseintritts Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen vorausgesehen und die Schädigung im Sinne eines direkten Vorsatzes gewollt oder im Sinne eines bedingten Vorsatzes billigend in Kauf genommen hat. Nicht erforderlich ist, dass der Schädiger die Einzelheiten des Schadensverlaufs bzw. Umfang und Höhe des Schadens vorausgesehen hat oder sich der Vorsatz gegen bestimmte Personen richtet, der Schädiger also die konkret geschädigte Personen oder deren Zahl kennt (Palandt/ Sprau 77. Auflage § 826 Rn. 11).

Wie bereits dargelegt gilt der Vortrag des Klägers zur Kenntnis des Vorstandes als zugestanden, nachdem die Beklagte diesen Vortrag nicht hinreichend bestritten hat. Demnach wusste der Vorstand, dass die Beklagte die mit der Software belasteten Dieselmotoren in den Verkehr brachte und dass jeder Käufer eines entsprechenden Wagens einen Kaufvertrag abschließen würde, den er so nicht beabsichtigt hatte. Auf die Sittenwidrigkeit des Handelns braucht sich der Vorsatz nicht zu beziehen.

d)

Der eingetretene Schaden beruht kausal auf der sittenwidrigen Handlung der Beklagten und ist dieser zurechenbar. Der Schaden ist adäquat kausal eingetreten, da kein gänzlich unwahrscheinlicher Kausalverlauf vorliegt.

Darüber hinaus ist aber auch der Schutzzweck der Norm, bzw. der Rechtswidrigkeitszusammenhang gegeben. Hierfür muss der geltend gemachte Schaden nach Art und Entstehungsweise unter den Schutzzweck der verletzten Norm fallen; es muss sich um Nachteile handeln, die aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen worden oder die vertragliche Pflicht übernommen worden ist (Palandt/ Grüneberg 77. Auflage Vorb v § 249 Rn. 29). Der Nachteil muss zu der von dem Schädiger geschaffenen Gefahrenlage in einem inneren Zusammenhang stehen; eine bloß zufällige äußere Verbindung genügt nicht. Der Schaden muss auch grade durch die Pflichtwidrigkeit der Handlung verursacht worden sein (Palandt/ Grüneberg 77. Auflage Vorb v § 249 Rn. 29).

Zwar hat die Beklagte durch Einrichtung der Motorsteuerungssoftware gegen Vorschriften des öffentlichen Rechts verstoßen, die den Umwelt- und Gesundheitsschutz bezwecken und damit gesamtgesellschaftlichen Zielen dienen und zumindest auf den ersten Blick keinen Individualschutz bezwecken. Es handelt sich aber um ein System, bei dem wie dargelegt, ein Fahrzeugtyp nach bestimmten Maßgaben überprüft und zugelassen wird, während davon ausgegangen wird, dass sämtliche nach diesem Fahrzeug produzierten Typen dem überprüften entsprechen und daher der einzelne Kunde ein den öffentlichen Vorschriften entsprechendes Fahrzeug erhält, welches er

bestimmungsgemäß im Straßenverkehr verwenden kann. Dies entspricht den Erwartungen der einzelnen Fahrzeugkunden, auch wenn diese Beschaffenheit nicht ausdrücklich vereinbart wird. Die Beklagte kann sich nicht darauf zurückziehen, dass sie keine vertraglichen Beziehungen zu dem Kläger unterhält, da sie als Herstellerin in die Gewährleistungskette vom Kunden über den Verkäufer bis zum Produzenten eingebunden ist.

e)

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 288, 286 Abs. 1 BGB.

2.

Die Beklagte befindet sich mit der Annahme des Fahrzeugs in Verzug gemäß § 293 BGB, so dass auch das entsprechende Feststellungsbegehren begründet ist. Der Kläger hat die Beklagte mit Schreiben vom 18.04.2018 unter Fristsetzung aufgefordert, das streitgegenständliche Fahrzeug entgegenzunehmen und dem Kläger den Kaufpreis zu erstatten. Dieses wörtliche Angebot war gemäß § 295 S.1 BGB ausreichend, da die Beklagte als Gläubigerin das Fahrzeug bei dem als Schuldner gemäß § 269 Abs.1 BGB hätte abholen müssen.

3.

Dem Kläger steht darüber hinaus ein Anspruch auf Freihaltung von den Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.242,84 € nach §§ 826, 31 BGB zu, da diese als Folge der sittenwidrigen Schädigung für den Kläger einen kausalen Schaden darstellen. Der Kläger kann jedoch nur die Freihaltung von Kosten einer 1,3 Verfahrensgebühr nach RVG in Höhe von 1.029,35 € verlangen. Bei den Prozessbevollmächtigten des Klägers handelt es sich um eine Kanzlei, welche in einer Vielzahl von gleichlaufenden Fällen mit zum Teil standardisierten Texten arbeitet. Die Abgasproblematik ist auch nicht derart schwieriger Natur, dass sie sich von anderen Zivilverfahren deutlich abhebt. Ebenso kann das Interesse des Klägers ebenfalls nicht als besonders groß bezeichnet werden, da er tatsächlich mit dem Wagen nach dem Update in Straßenverkehr fahren darf.

Ein Anspruch auf Verzinsung nach § 288 BGB kommt im Rahmen eines Freistellungsanspruchs nicht in Betracht, da keine Geldschuld vorliegt.

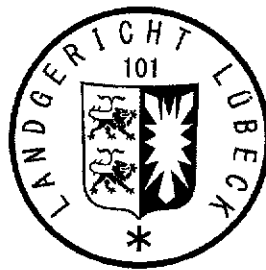
4.

Der Zinsanspruch folgt aus § 849 BGB seit dem Kaufvertragsschluss am 20.06.2013 in Höhe von 4 % des Kaufpreises. Nach Fristablauf folgt der Zinsanspruch ab dem 03.05.2018 aus den §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz.

II.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 92, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Richterin am Landgericht



Beglaubigt

JAng