



Landgericht Frankfurt am Main

Aktenzeichen: 2-30 O 73/19

Es wird gebeten, bei allen Eingaben das vorstehende Aktenzeichen anzugeben

Laut Protokoll verkündet am:

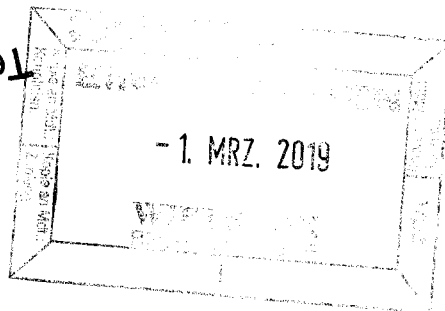
26.02.2019

von

Urkundsbeamt/beamter der Geschäftsstelle

*Bestenfalls freist
Bestenfalls freist
Termin notiert*

Termin notiert



Im Namen des Volkes Urteil

In dem Rechtsstreit

A-

Kläger

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frederik Wietbrok
Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,
Geschäftszeichen: VW-30/18-FW

gegen

Volkswagen AG vertr. d. d. Vorstand Herbert Diess u.a., Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: F... K...
K

hat die 30. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main
durch die Richterin
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 16.01.2019

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 24.079,43 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten seit dem 26.09.2018 zu zahlen und den Kläger von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten der Prozessbevollmächtigten des Klägers in Höhe von 1.239,40 € freizustellen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan, 2.0 I TDI, FIN 1
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 35% und die Beklagte zu 65% Prozent.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 28.000,00 € vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird auf bis zu 40.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger erwarb am 19.06.2012 einen neuen VW Tiguan, 2.0 I TDI mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer 1 (im Folgenden „**das Fahrzeug**“), zum Preis von 34.300,00 € (**Anlage K1**). Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs. Das Fahrzeug wurde dem Kläger als der Schadstoffklasse „Euro 5“ zugehörig verkauft.

In dem Fahrzeug ist der Dieselmotor EA 189 verbaut (**Anlage K2**). Der Dieselmotor EA 189 des Fahrzeugs ist mit einer Motorsteuergerätesoftware (im Folgenden „**MSGS**“) ausgestattet, die über eine Fahrzykluserkennung verfügt. Die MSGS erkennt, wenn das Fahrzeug den „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (im Folgenden „**NEFZ**“) durchfährt.

Die MSGS unterscheidet zwischen zwei Betriebsmodi, die die Abgasrückführung steuern. Im Betriebsmodus 1 kommt es zu einer höheren Abgasrückführungsrate. Die MSGS schaltet in den Betriebsmodus 1, wenn sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand für den NEFZ findet. Im normalen Straßenverkehr schaltete die MSGS in den Betriebsmodus 0.

Im Betriebsmodus 0 ist die Abgasrückführungsrate niedriger, so dass das Fahrzeug die zur Erfüllung der ihm erteilten EG-Typengenehmigung einzuhaltenden Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden im Betriebsmodus 0 nicht einhielt. Im normalen Straßenverkehr befand sich das Fahrzeug durchgehend im Betriebsmodus 0, da dieser die Bedingungen des NEFZ praktisch nie erfüllte.

Spätestens im September 2015 wurde die Verwendung der MSGS in Fahrzeugen der Beklagten in der Öffentlichkeit bekannt. Mit Bescheid vom 14.10.2015 verpflichtete das Kraftfahrt-Bundesamt die Beklagte, alle von der MSGS betroffenen Fahrzeuge

zurückzurufen und die Fahrzeuge entsprechend einer zu erteilenden Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Im Rahmen der nachfolgenden Rückrufaktion bot die Beklagte dem Kläger im Oktober 2016 an, das Fahrzeug einem kostenfreien Software-Update zu unterziehen (**Anlage K2**). Die „Umprogrammierung“ des Motorsteuergeräts durch das Software-Update solle dazu führen, dass sich bei dem Fahrzeug die Stickoxidwerte im Vergleich zum Prüfstandlauf (NEFZ) im realen Fahrbetrieb nicht mehr „verschlechtern“.

Im Schreiben von Oktober 2016 (**Anlage K2**) wies die Beklagte den Kläger zudem darauf hin, *„dass bei Nicht-Teilnahme an der Rückrufaktion eine Betriebsuntersagung gemäß § 5 FZV durchgeführt werden [könne]. Außerdem [könne] bei der nächsten Hauptuntersuchung die Teilnahme überprüft und die Plakette nicht erteilt werden.“* Der Kläger ließ das angebotene Software-Update an dem Fahrzeug am 25.10.2016 durchführen.

Mit Schreiben vom 09.04.2018 forderte der Prozessbevollmächtigte des Klägers die Beklagte zur Rücknahme des Fahrzeugs und Erstattung des Kaufpreises bis zum 23.04.2018 auf (**Anlage K3**). Dies lehnte die Beklagte ab (**Anlage K4**).

Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung in dieser Sache am 16.01.2019 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 57.695 km auf.

Der Kläger behauptet, er hätte das Fahrzeug nicht erworben, wenn er von dem höheren Stickoxidausstoß als angegeben und dem Erfordernis einer Nachbesserung zur Abwendung des Verlustes der Betriebserlaubnis für das Fahrzeug gewusst hätte. Die Einhaltung der Euro 5-Norm durch das Fahrzeug sei für den Kläger kaufentscheidend gewesen. Die Nachbesserung durch das Software-Update sei ungeeignet, den Mangel an dem Fahrzeug zu beheben.

Der Kläger hat zunächst beantragt, die Beklagte zur Zahlung i.H.v. 34.300,00 € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung i.H.v. 3.340,00 € zu verurteilen, Zug um Zug gegen die Übereignung des Fahrzeugs. Mit Schriftsatz vom 20.12.2018 (Bl. 174 dA) hat der Kläger seine Klageanträge geändert.

Der Kläger beantragt nunmehr,

1. die Beklagtenpartei wird verurteilt, der Klägerpartei EUR 34.300,00 nebst Zinsen i.H.v. 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01. Juni 2012 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw Fahrzeug VW Tiguan, 2.0 I TDI, FIN \

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klägerpartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 2.256,24 freizustellen nebst Zinsen i.H.v. 5%-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass es sich bei der MSGS nicht um eine illegale Abschaltanlage im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt und der Kläger keinen wirtschaftlichen Schaden erlitten habe. Die Beklagte hat bestritten, dass der Vorstand der Beklagten oder eines ihrer Organe im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses des Klägers im Jahr 2012 Kenntnis von der Installation der MSGS und einen entsprechenden Schädigungsvorsatz hatten.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet und im Übrigen als unbegründet abzuweisen.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Rückabwicklung des im Jahr 2012 geschlossenen Kaufvertrages nach § 826 BGB.

Die Ausstattung der EA 189 Motoren mit der MSGS und das Inverkehrbringen der so ausgestatteten Fahrzeuge durch die Beklagte war sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten immer dann, wenn es nach seinem unter zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermittelnden Gesamtcharakter in einem Sinne dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zuwiderläuft, dass es mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (BGH Urteil vom 19.11.2013, Aktenzeichen VI ZR 336/12, NJW 2014,383, Rn. 9 mit weiteren Nachweisen).

Eine bewusste Täuschung zur Herbeiführung eines Vertragsschlusses – insbesondere unwahre Angaben über vertragswesentliche Umstände – begründen regelmäßig

die Sittenwidrigkeit (Palandt, BGB, 78. Aufl. 2019, § 826 Rn. 20). Der BGH nimmt Sittenwidrigkeit und daraus folgend einen Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB beim arglistigen Verschweigen eines Mangels durch den Verkäufer an (BGH, Ur. v. 20.04.1988, Az.: VIII ZR 35/87, NJW-RR 1988, 1010 (1011)).

Die mit der MSGS ausgestatteten Fahrzeuge waren zum Zeitpunkt ihres Verkaufs und der Übergabe an die Endkunden – wie den Kläger – mangelhaft. Unstreitig hätten die Fahrzeuge ohne die MSGS im Zeitpunkt ihres Verkaufs und ihrer Auslieferung die EG-Typengenehmigung nicht erhalten und waren nicht der Schadstoffklasse Euro 5 zuzuordnen. Die EG-Typengenehmigung konnte die Beklagte zum damaligen Zeitpunkt nur durch Ausstattung ihrer Fahrzeuge/Motoren mit der MSGS erwirken.

Die für die Erteilung der EG-Typengenehmigung zuständige Behörde setzte die Beklagte von der Ausstattung der EA 189 Motoren mit der MSGS nicht in Kenntnis. Die Beklagte informierte weder das Kraftfahrt-Bundesamt noch die für die Abnahme des NEFZ zuständigen Stellen von der Entwicklung und dem Einsatz der MSGS. Vielmehr erschlich die Beklagte unter Geheimhaltung des Einsatzes der MSGS die EG-Typengenehmigung nach der Schadstoffklasse Euro 5 durch die Veränderung des Stickoxidausstoßes für den Prüfstand (NEFZ).

Aus diesem gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößenden Verhalten der Beklagten resultiert einerseits ein gravierender Mangel im Hinblick auf die durch die Installation der MSGS hervorgerufene erhebliche Rechtsunsicherheit für den Bestand der EG-Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgerüsteten Fahrzeuge. Andererseits stellt diese „Verheimlichung“ auch ein starkes Indiz dafür dar, dass die Beklagte selbst nicht von der Rechtmäßigkeit und Zulässigkeit des Einsatzes der MSGS ausging.

Als sittenwidrig ist darüber hinaus der mit der Entwicklung und dem Einbau der MSGS verfolgte Zweck zu beurteilen. Offensichtlich war die Beklagte im Zeitraum der Entwicklung und des Einbaus der MSGS in die EA 189 Motoren nicht in der Lage, auf einem anderen – offiziellen – Weg die Grenzwerte der Schadstoffklasse Euro 5 mit den EA 189 Motoren einzuhalten. Die Beklagte wählte sodann aber nicht die Möglichkeit, die Produktion der EA 189 Motoren einzustellen oder ihr Unvermögen öffentlich einzuräumen.

Vielmehr entschied die Beklagte, dass ihre Motoren heimlich und dauerhaft die Grenzwerte der Schadstoffklasse Euro 5 nicht einhalten sollten. Ihren Kunden und der Öffentlichkeit täuschte sie dabei vor, dass sie mit den von ihr produzierten Motoren zur Einhaltung der Grenzwerte und der dazu erforderlichen technischen Entwicklung willens und in der Lage sei. Dies alles tat sie, obwohl die Festlegung der Grenzwerte der Schadstoffklasse Euro 5 mit dem Gesundheits- und Umweltschutz Allge-

meingütern von hohem Rang und gerade nicht (nur) wirtschaftlichen Interessen von Autoherstellern dient.

Die Beklagte hat die mit der MSGS ausgestatteten Fahrzeuge zum Zweck der Weiterveräußerung in Verkehr gebracht, indem sie sie an Autohändler und teilweise auch direkt an Endkunden auslieferte. Dabei musste die Beklagte damit rechnen und sie rechnete zur Überzeugung des Gerichts auch tatsächlich damit, dass die mit der MSGS ausgerüsteten Fahrzeuge ohne Hinweis auf die nur durch die MSGS erwirkte EG-Typengenehmigung und Betriebszulassung weiterveräußert würden.

Entsprechend rechnete die Beklagte damit, dass die Endkunden von dem Mangel der Fahrzeuge keine Kenntnis haben würden. Den Endkunden musste zwar bekannt sein, dass die Schadstoffgrenzwerte für den Erhalt der EG-Typengenehmigung nur auf dem Prüfstand einzuhalten waren. Die Endkunden mussten aber nicht damit rechnen, dass der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand mithilfe einer Software durch die Beklagte gezielt manipuliert wurde. Vielmehr konnten die Endkunden erwarten, dass die Emissionswerte ihrer Fahrzeuge jedenfalls bei mit dem Prüfstand vergleichbaren Bedingungen im realen Fahrbetrieb ähnlich dem Prüfstandbetrieb ausfallen würden.

Die Beklagte hat dem Kläger mit ihrem sittenwidrigen Vorgehen einen Schaden zugefügt. Unstreitig hat die Beklagte die MSGS entwickelt und in das Fahrzeug eingebaut/installiert. Aus diesem Einbau resultiert eine erhebliche Gefahr für den Erhalt der EG-Typengenehmigung und der Betriebszulassung für das Fahrzeug des Klägers. Die Beklagte weist selbst darauf hin, *„dass bei Nicht-Teilnahme an der Rückrufaktion eine Betriebsuntersagung gemäß § 5 FZV durchgeführt werden [könne]. Außerdem [könne] bei der nächsten Hauptuntersuchung die Teilnahme überprüft und die Plakette nicht erteilt werden.“*

Der Schaden des Klägers liegt in dem Abschluss des Kaufvertrages über das mit der MSGS ausgestattete Fahrzeug. Die Beklagte lieferte das Fahrzeug zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr aus und der Kläger erwarb das Fahrzeug jedenfalls auch zu diesem Zweck. Das Fahrzeug hingegen blieb infolge des Einsatzes der MSGS hinter diesem Zweck und den Vorstellungen des Klägers zurück, ein allgemein ordnungsgemäß und öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechendes Fahrzeug zum Betrieb im Straßenverkehr erworben zu haben.

Allein dieses Zurückbleiben des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses hinter den Erfordernissen für seinen bestimmungsgemäßen Einsatz wirkte sich nachteilig auf das Vermögen des Klägers aus. Hinzukommt, dass in der Folge mit diesem Zurückbleiben jedenfalls zunächst erhebliche Unsicherheiten für die EG-Typengenehmigung und die Betriebszulassung des Fahrzeugs einhergingen.

Es entspricht der Rechtsprechung des BGH, dass der Schaden in dem durch das sittenwidrige Verhalten verursachten Vertrag liegt. 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 Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGH, Urt. v. 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275, Rn. 18)

Im Fall einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung dient der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Vielmehr muss sich der Geschädigte auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können. Schon eine solche „ungewollte“ Verpflichtung stellt unter den dargelegten Voraussetzungen einen gem. § 826 BGB zu ersetzenden Schaden dar (BGH, aaO, Rn. 19).

Der Kläger erwarb mit Kaufvertragsschluss unstreitig einen für die Nutzung im Straßenverkehr bestimmten Pkw. Dieser Pkw verfügte aber über die zur Nutzung im Straßenverkehr erforderliche EG-Typengenehmigung und Betriebserlaubnis nur aufgrund einer von seinem Hersteller heimlich eingesetzten und unzulässigen Software. Dieser Umstand lässt auch bei objektiver Betrachtung bereits den schuldrechtlichen Kaufvertragsschluss als den konkreten Vermögensinteressen des Käufers nicht angemessen und damit als nachteilig erscheinen (vgl. BGH, Urt. v. 23.04.2015, Az. XI ZR 278/14, NJW-RR 2015, 1076, Rn. 19f.).

Es kommt daher nicht auf eine Täuschung des Klägers über die Einhaltung von Grenzwerten der Euro-5-Norm im Alltagsbetrieb oder ähnliche Vorstellungen des Klägers als Käufer an (dazu insgesamt OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, BeckRS 2019, 498, Rn. 40 ff.). Maßgebend für das Vorhandensein eines Schadens ist vielmehr lediglich die allgemeine Vorstellung des Klägers als Käufer eines zur Nutzung im Straßenverkehr bestimmten Pkws, dass die dafür notwendige EG-Typengenehmigung und die Betriebszulassung ohne den gegenüber den zuständigen öffentlichen Stellen verheimlichten Einsatz einer unzulässigen Software erwirkt wurden.

Das am 25.10.2016 durchgeführte Software-Update am Fahrzeug des Klägers ließ entsprechend den Schaden des Klägers nicht entfallen. Der Schadensersatzanspruch des Klägers ist mit dem Erwerb des Fahrzeugs (im Jahr 2012) entstanden und auf Naturalrestitution durch Rückabwicklung des Kaufvertrages gerichtet. Die Durchführung des Software-Updates führt nicht zu einem Entfall des durch die sit-

tenwidrige Schädigung verursachten Kaufvertragsschlusses über das Fahrzeug und damit nicht zum Entfall der „ungewollten“ Verpflichtung.

Die sittenwidrige Schadenszufügung durch die Beklagte erfolgte vorsätzlich. Die Beklagte nahm den den Endkunden zugefügten Schaden zumindest billigend in Kauf. Der Beklagten war bewusst, dass sie (an die Endkunden) Fahrzeuge mit einem Schadstoffausstoß auslieferte, auf den sich die EG-Typengenehmigung und die Zulassung der Fahrzeuge nicht bezog.

Das Gericht geht weiter davon aus, dass der Vorstand der Beklagten nicht nur umfassende Kenntnis vom Einsatz der MSGS hatte, sondern auch in der Vorstellung die Herstellung und das Inverkehrbringen der mangelbehafteten EA 189 Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechende Hinweise an Endkunden weiterveräußert würden. Hierzu hat das Gericht bereits mit Beschluss vom 16.01.2019 darauf hingewiesen, dass es von einer sekundären Darlegungslast der Beklagten hinsichtlich der subjektiven Elemente des § 826 BGB ausgeht.

Als innere Tatsache ist der Vorsatz dem direkten Beweis nicht zugänglich, sondern muss aus äußeren Umständen geschlossen werden (Wagner in MüKo-, BGB, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 51). Aus der Heimlichkeit des Einsatzes der MSGS gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt, den beteiligten Stellen und den Endkunden ergibt sich für das Gericht mit hinreichender Sicherheit, dass die beteiligten Mitarbeiter der Beklagten in der Vorstellung handelten, dass der Einsatz der MSGS zu Schwierigkeiten hinsichtlich der EG-Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und (potentielle) Endkunden solche Fahrzeuge – bei einer Offenlegung des Einsatzes der MSGS – nicht ohne weiteres erwerben würden (vgl. zum Ganzen OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, BeckRS 2019, 498, Rn. 16 ff.).

Im vorliegenden Fall steht der Endkunde – wie der Kläger – außerhalb des Geschehensablaufs bei der Beklagten, der zum Einsatz der MSGS in den EA 189 Motoren führte. Dieser Geschehensablauf wurde zudem auf Seiten Beklagten bewusst geheim gehalten. Der Kläger kann daher zu den für einen Vorsatz der Beklagten sprechenden Umständen aufgrund seiner fehlenden Kenntnisse von dem (geheim gehaltenen) Geschehensablauf und den internen Organisationsstrukturen der Beklagten keine konkreten Angaben machen.

Die Beklagte hingegen weiß oder muss jedenfalls aufklären können, wer am 19.06.2012 ihre Vorstandsmitglieder waren, welcher Bereich für die Entwicklung und den Einsatz der MSGS in den EA 189 Motoren zuständig war, welches Vorstandsmitglied für diesen Bereich verantwortlich zeichnete sowie, welches Vorstandsmitglied der Beklagten ggfs. was wusste. Vor diesem Hintergrund reicht die allgemeine Behauptung des Klägers aus, dass der Vorstand der Beklagten von der Entwicklung

und dem Einbau der MSGS in die EA 189 Motoren beim Kaufvertragsschluss durch den Kläger am 19.06.2012 Kenntnis hatte oder jedenfalls Kenntnis haben musste (so im Ergebnis auch OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, Az. 18 O 70/18, BeckRS 2019, 498, Rn. 31).

Sofern die Vorstände der Beklagten keine Kenntnis von der Entwicklung und dem Einbau der MSGS gehabt hätten, müssten sie sich jedenfalls ein Organisationsverschulden vorwerfen lassen und hafteten aus diesem (§§ 831, 826 BGB). Aufgrund des unterbliebenen Vortrags der Beklagten zu dem Geschehensablauf um die Entwicklung und den Einbau der MSGS hat die Beklagte auch nicht ausreichend dargelegt, dass ihre Vorstände bei der Auswahl und Leitung ihrer Verrichtungsgehilfen die erforderliche Sorgfalt walten ließen oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre (§ 831 Abs. 1 S. 2 BGB).

Der Kläger muss sich hingegen nach Auffassung des Gerichts im Rahmen der Rückabwicklung des Kaufvertragsschlusses Nutzungsvorteile durch den Gebrauch des Fahrzeugs anrechnen lassen. Insoweit war die Klage abzuweisen. Das Prinzip der Vorteilsausgleichung findet auch auf Schadensersatzansprüche nach § 826 BGB Anwendung (BGH, Urt. v. 02.07.1962, Az. VIII ZR 12/61, NJW 1962, 1909, 1909f.; BGH, Urt. v. 28.10.2014, Az. VI ZR 15/14, NJW-RR 2015, 275 (278), Rn. 39 ff.).

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 Verpflichtung des Klägers zum Wertersatz scheidet auch nicht an einer unionsrechtlichen Grundlage des Schadensersatzrechts (vgl. Harke in VuR 2017, 83, 90). Der BGH hat das Gebot effektiver Rechtsdurchsetzung unter Rekurs auf die von der deutschen Rechtsprechung seit jeher gemachte Einschränkung umgesetzt, dass die Vorteilsausgleichung nicht zu einer unzumutbaren Be- und einer unbilligen Entlastung des Schädigers führen dürfe (so auch Harke, aaO).

Eine unbillige Entlastung der Beklagten durch die Verpflichtung des Klägers zum Wertersatz ist vorliegend nicht ersichtlich und in tatsächlicher Hinsicht auch nicht vorgetragen. Gegen eine unbillige Entlastung der Beklagten spricht in tatsächlicher Hinsicht zumindest, dass die Beklagte einen gebrauchten Pkw zurücknehmen und ggf. verwerten muss, für den sie selbst als Herstellerin keinerlei Verwendung hat.

Hingegen ist nicht erkennbar, dass der Anreiz für die vom sog. „VW-Abgasskandal“ betroffenen Kunden – wie dem Kläger – zur Geltendmachung ihrer Schadensersatzansprüche durch die Verpflichtung zum Wertersatz stark beeinträchtigt ist. Es ist gerichtsbekannt, dass im Zusammenhang mit dem sog. „VW-Abgasskandal“ eine übersehene Vielzahl von Klagen betroffener Kunden vor deutschen Gerichten anhängig war und ist.

All diese Kunden müssen von ihren Rechtsanwälten vor Klageerhebung aufgrund der oben zitierten Rechtsprechung des BGH über die Möglichkeit einer Anrechnung von Wertersatz auf ihren etwaigen Kaufpreiserstattungsanspruch aufgeklärt worden sein. All diese Kunden hat diese Möglichkeit nicht von einer Klageerhebung abgehalten. Die Anwendung des nationalen Rechts läuft damit weder theoretisch noch tatsächlich dem gemeinschaftsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz zuwider.

Vielmehr kann die Anwendung des gemeinschaftsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz nicht unter Verstoß gegen die nationalen Regelungen zum Schadensersatz im Wege der Naturalrestitution im Ergebnis dazu führen, dass die betroffenen Kunden erheblich besser gestellt würden, als wenn sie den nachteiligen Kaufvertrag nicht geschlossen hätten.

Auch der Kläger hat nicht vorgetragen, dass er bei Kenntnis vom Einsatz der MSGS von einem Fahrzeugkauf im Allgemeinen abgesehen hätte. Hätte der Kläger ein anderes Fahrzeug als das streitgegenständliche erworben, hätte er hierfür wie jeder andere Fahrzeugkäufer Aufwendungen tätigen und einen Wertverlust hinnehmen müssen. Es ist zudem nicht plausibel und äußerst fragwürdig, ob europarechtliche Vorgaben dazu führen können, dass die Käufer von Fahrzeugen mit dem Motor EA 189 gegenüber allen anderen Fahrzeugkäufern erheblich besser gestellt werden und ihr Fahrzeug im Ergebnis über Jahre hinweg kostenlos nutzen können sollten.

Die Nutzungsvorteile für den Kläger hat das Gericht nach § 287 ZPO geschätzt und auf den Rückerstattungsanspruch des Klägers hinsichtlich des Kaufpreises angerechnet. Hierzu ist das Gericht von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von 250.000 km ausgegangen. Der Umfang und der Wert des vom Kläger auszugleichenden Vorteils ergeben sich aus einem Vergleich mit der Lage, in der sich der Kläger befände, wenn er statt des tatsächlich gekauften Fahrzeugs ein anderes Fahrzeug gekauft und dieses an dessen Stelle über Jahre hinweg benutzt hätte (BGH, Ur. v. 02.07.1962, Az. VIII ZR 12/61, NJW 1962, 1909, 1910).

Für die Schätzung der Nutzungsvorteile für den Kläger nach § 287 ZPO ist demnach die konkrete Lage des Klägers sowie seine Nutzungsabsicht entscheidend. Selbst wenn ein moderner Dieselmotor eine Lebensdauer von über 250.000 km hat; musste der Kläger auch eine Nutzung des Fahrzeugs in entsprechendem Umfang beabsichtigt haben. Für eine höhere Gesamtleistung als 250.000 km hat der Kläger aber

weder bezogen auf die allgemeine Lebensdauer eines modernen Dieselmotors noch auf seine konkreten Nutzungsabsichten Anhaltspunkte vorgetragen.

Bei der Gesamtleistung von 250.000 km handelt es sich zudem um den Mittelwert der in der neueren Rechtsprechung zumeist angenommenen Gesamtleistung zwischen 200.000 km und 300.000 km. Danach errechnete sich ein Gebrauchsvorteil des Klägers für die Nutzung des Fahrzeugs über 57.695 km in Höhe von 10.320,57 €. Bei der Rückabwicklung von Pkw-Kaufverträgen wird der Nutzungsvorteil anhand der Formel „*Gebrauchsvorteil = Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : zu erwartende Restleistung*“ berechnet.

Der Kläger hat das streitgegenständliche Fahrzeug als Neuwagen erworben. Es hatte demnach bei Kaufvertragsschluss eine Laufleistung von 0 km. Mit dem Fahrzeug ist der Kläger vorliegend bis zur mündlichen Verhandlung am 16.01.2019 insgesamt 57.695 km gefahren. Der Kaufpreis belief sich auf 34.400,00 € und anhand der Gesamtleistung von rund 250.000 km ist von einer Restleistung von 192.306 km auszugehen. Der Nutzungsersatz in Höhe von 10.320,57 € ist vom Bruttokaufpreis abzuziehen, was die ausgeurteilte Summe von 24.079,43 € ergibt.

Der Kaufpreistrückzahlungsanspruch ist ab Rechtshängigkeit zu verzinsen, § 291 BGB. Rechtshängigkeit ist am 25.09.2018 eingetreten. Der Kläger hat die Laufleistung in der Klageschrift mit 55.521 km mitgeteilt, so dass die Beklagte den von ihr geschuldeten Schadensersatz ermitteln konnte. Der Kläger hat hingegen keinen Anspruch auf Verzinsung der Geldschuld ab einem früheren Zeitpunkt aus §§ 286 Abs. 1, 288 BGB. Verzug der Beklagten ist vorgerichtlich nicht eingetreten. Der Kläger konnte die Rückzahlung des Kaufpreises nur nach Abzug einer Nutzungsentschädigung verlangen. Diese konnte die Beklagte mangels Mitteilung der Laufleistung nicht ermitteln. Eine Mahnung setzt aber die bestimmbare Bezeichnung der geforderten Leistung voraus.

2.

Dem Kläger steht ein Anspruch auf Freistellung von seinen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.239,40 € gegen die Beklagte aus §§ 826, 249 Abs. 1, 257 S. 1 BGB zu. Die Beklagte schuldet die Freistellung von diesem Anspruch nur Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs.

Die erforderlichen Anwaltskosten ergeben sich der Höhe nach aus einer 1,3 Geschäftsgebühr nach einem berechtigten Wert von 34.400,00 € in Höhe von 1.219,40 €, zuzüglich einer Auslagenpauschale von 20,00 € und 19 % Mehrwertsteuer, = 1.239,40 €. Eine über eine 1,3 Geschäftsgebühr hinausgehende Geschäftsgebühr kann der Kläger nicht für erforderlich halten. Es handelt sich vorliegend sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch hinsichtlich des rechtlichen Schwierigkeits-

grades nicht um einen überdurchschnittlichen Fall. Die diskutierten Rechtsfragen sind Gegenstand unzähliger Rechtsstreitigkeiten und Gerichtsentscheidungen. Die Parteien verwenden standardisierte Schreiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen.

Der Freistellungsanspruch ist im Übrigen nicht zu verzinsen. § 288 Abs. 1 BGB gilt nur für Geldschulden. Der BGH hat die Vorschrift etwa auf die verzögerte Verschaffung eines zinslosen Darlehens und auf die verzögerte Freigabe eines hinterlegten Geldbetrages angewandt (Dornis in BeckOGK, BGB, Stand 01.12.2018, § 288, Rn. 30). Der Freistellungsanspruch nach § 257 BGB fällt hingegen nicht unter § 288 BGB (Dornis, aaO, Rn. 33). Entscheidend ist, ob ein Anspruch unmittelbar darauf gerichtet ist, dem Gläubiger einen Geldbetrag zu verschaffen. Dies ist beim Freistellungsanspruch nicht der Fall.

Die Erfüllung des Freistellungsanspruchs kann auf verschiedene Weise herbeigeführt werden und der Freistellungsschuldner hat ein Wahlrecht zwischen den verschiedenen Formen der Erfüllung. Im Regelfall wird die Befreiung in der Erbringung der geschuldeten Leistung durch den Ersatzverpflichteten an den Drittgläubiger bestehen (Röver in BeckOGK, BGB, Stand 15.10.2018, § 257 Rn. 26). Damit ist der Freistellungsanspruch in der Regel nicht darauf gerichtet, dem Gläubiger einen Geldbetrag zu verschaffen sondern einem Dritten. Entsprechend hat der Gläubiger auch keinen Anspruch auf Verzinsung des Anspruches nach § 288 BGB.

3.

Im Übrigen bestand kein Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf Feststellung des Annahmeverzuges. Annahmeverzug besteht dann, wenn der Gläubiger eine ihm angebotene Leistung nicht annimmt. Mit vorprozessualer anwaltlichem Schreiben vom 09.04.2018 (**Anlage K3**) bot der Kläger die Bereitstellung des Fahrzeugs gegen Rückzahlung des Kaufpreises an. Annahmeverzug ist aber nicht eingetreten, weil die Beklagte mangels Bezifferung des Nutzungsausgleichs nicht erkennen konnte, von welcher Zahlung der Kläger die Herausgabe abhängig machen konnte. Die Beklagte konnte mangels Mitteilung der Laufleistung auch nicht selbst Zahlung in der tatsächlichen geschuldeten Höhe anbieten. Annahmeverzug hätte daher gemäß § 298 BGB vorausgesetzt, dass der Kläger von der Beklagten die (tatsächlich) geschuldete Zahlung verlangt. Dies hätte eine der Höhe nach bestimmbare Forderung vorausgesetzt.

In der Klageschrift und der mündlichen Verhandlung teilte der Kläger die Laufleistung dann zwar mit. Annahmeverzug scheidet nunmehr aber daran, dass der Kläger zuletzt ohne Anrechnung eines Vorteilsausgleichs eine weitaus höhere Zahlung forderte als geschuldet. Eine solche Zuvielforderung hindert den Eintritt des Annahmeverzuges (BGH, Urt. v. 20.07.2005, Az.: VIII ZR 275/04, NJW 2005, 2848 (2851)). Die potentiell weitreichenden Folgen des Annahmeverzuges (§§ 300 ff. BGB) können

dem Gläubiger billigerweise dann nicht aufgebürdet werden, wenn sich der Schuldner zur Herausgabe selbst gegen Erhalt der ihm seinerseits zustehenden Leistung nicht bereit erklärt. Wäre der Kläger entgegen seines Klageantrags zur Herausgabe auch gegen Zahlung eines geringeren Betrags bereit, hätte er der Beklagten ohne Schwierigkeiten ein entsprechendes wörtliches Angebot zukommen lassen können. Ohne ein solches Angebot kann eine solche Bereitschaft nicht unterstellt werden.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 1 ZPO.

Diese Entscheidung kann – soweit sie die Streitwertfestsetzung betrifft – mit der Beschwerde angefochten werden. Sie ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache rechtskräftig geworden ist oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Frankfurt am Main, 60313 Frankfurt am Main, Gerichtsstraße 2 eingeht.

Wird der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung der Festsetzung bei dem Gericht eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 € übersteigt oder das Gericht die Beschwerde in diesem Beschluss zugelassen hat.

Beschwerdeberechtigt ist, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Beschwerde wird durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des genannten Gerichts eingelegt. Sie kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichts erklärt werden, wobei es für die Einhaltung der Frist auf den Eingang bei dem genannten Gericht ankommt. Sie ist von dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Die Beschwerde muss die Bezeichnung des angefochtenen Beschlusses sowie die Erklärung enthalten, dass Beschwerde gegen diesen Beschluss eingelegt wird. Soll die Entscheidung nur zum Teil angefochten werden, so ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen.



Beglaubigt,

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2019

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

