

**Abschrift**



**Landgericht Lüneburg**  
Geschäfts-Nr.:  
6 O 118/18

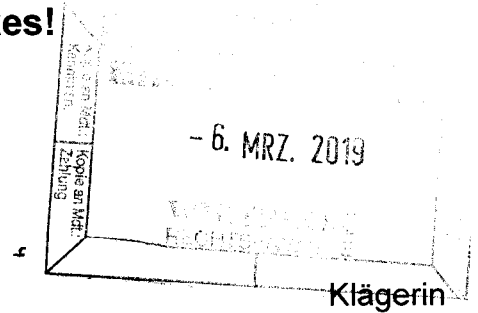
Verkündet am: 18.02.2019  
Als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

**Im Namen des Volkes!**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit

der F



Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,  
Geschäftszeichen: VW-39/16

gegen

1. Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand, Berliner Ring 2,  
38440 Wolfsburg,

2. Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, vertreten durch d. Geschäftsführer,  
Fruchtallee 53, 20259 Hamburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte zu 1:

Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,  
F  
C

Prozessbevollmächtigte zu 2:

Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,  
C

wegen Forderung aus Kaufvertrag und Schadenersatz  
wegen sittenwidriger Schädigung

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg auf die mündliche Verhandlung  
vom 17.12.2018 durch die Richterinnen   
als Einzelrichterin  
für **R e c h t** erkannt:

- I. Die Beklagten werden verurteilt, an die Klägerin gesamtschuldnerisch  
16.872,10 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem  
jeweiligen Basiszinssatz seit dem 10. August 2018 zu zahlen, Zug um  
Zug gegen Übergabe und Rückübereignung des Fahrzeugs VW Passat  
Variant 2,0 I TDI BlueMotion Tech, Fahrgestellnummer

- II. **Es wird festgestellt, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des im Antrag zu I. genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befinden.**
- III. **Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, die Klägerin gegenüber ihren Prozessbevollmächtigten von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € freizustellen.**
- IV. **Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**
- V. **Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Beklagten gesamtschuldnerisch 80 % und die Klägerin trägt 20 %.**
- VI. **Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch die Beklagten im Kostenpunkt abwenden durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aus dem Urteil vollstreckbaren Betrages, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.**

### **Tatbestand**

Die Klägerin nimmt die Beklagte zu 1. als Herstellerin und die Beklagte zu 2. als Verkäuferin auf Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges in Anspruch.

Die Klägerin erwarb am 15. August 2015 bei der Beklagten zu 2. Den Pkw VW Passat Variant 2,0 I TDI Blue Motion Tech, I 1  
Q3 2.0 TDI 6-Gang 103 kW mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer WAUZZZ8U7ER087484 zum Preis von 24.300,- € als Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand von 22.038 km. Die Klägerin nutzt das Fahrzeug seit der Übergabe im Zuge des Kaufs. Am 17. Dezember 2018, dem Tage der mündlichen Verhandlung, betrug die Laufleistung 107.004 km.

Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet, der über eine Motorsoftware verfügt, die erkennt, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Durch diese Steuerung wird auf dem Prüfstand die Abgasrückführungsrate erhöht mit der Folge, dass geringere Stickoxidwerte erzielt werden. Unter normalen Fahrbedingungen im Straßenverkehr hingegen ist ein partikeloptimierter Modus mit einer geringeren Abgasrückführungsrate aktiv.

Das Kraftfahrt-Bundesamt bewertete diese Motorsteuerung als den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprechende unzulässige Abschaltvorrichtung. Mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 erließ es nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung und gab der Beklagten auf, die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit des genehmigten Systems und insbesondere der Emissionen zu ergreifen.

Die Beklagte entwickelte daraufhin ein Umrüstungsprogramm. Durch ein Softwareupdate wird die Motorsteuerung dahingehend geändert, dass der Motor dauerhaft, also vor allem auch im regulären Fahrbetrieb, in dem ursprünglich nur für den Prüfstand vorgesehenen Steuerungsmodus betrieben wird; dieser Steuerungsmodus wird zugleich verändert. Durch Bescheid vom 21. Juni 2016 gab das Kraftfahrt-Bundesamt diese Umrüstung frei und bestätigte, dass die Maßnahme geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen. Bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug des Klägers wurde das Software-Update in der Folge durchgeführt.

Die Klägerin behauptet, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten die Entwicklung und Produktion von Dieselmotoren mit der geschilderten Motorsteuerungssoftware gekannt und gebilligt hätten. Die ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung sei als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften zu werten. Die Beklagte zu 1. treffe insoweit eine sekundäre Darlegungslast zu der Frage, welches ihrer Organe Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatte und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst hat. Das Software-Update habe eine geringere Haltbarkeit des Motors zur Folge. Sie habe einen Vermögensschaden durch Eingehung eines für sie wirtschaftlich nachteiligen Vertrages erlitten. Die Klägerin ist der Auffassung, das Fahrzeug sei mangelhaft und entsprechen nicht der Beschaffenheit, die sie erwarten durfte. Eine Nachbesserung sei unmöglich.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 24.300,- € unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 3.315,- € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19. August 2015 zu bezahlen Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW Passat Variant 2,0 l TDI BlueMotion Tech, r
2. festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befinden,
3. die Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.789,76 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1. behauptet, ihre Vorstandsmitglieder hätten – nach derzeitigem Ermittlungsstand – im relevanten Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses keine Kenntnis von der Entwicklung und Verwendung der Motorsteuerungssoftware gehabt. Ihr sei kein Verschulden anzulasten, sodass Schadensersatzansprüche des Klägers schon aus diesem Grunde nicht bestünden. Eine Täuschung durch die Beklagte zu 1. sei nicht erfolgt. Durch das Softwareupdate seien die Interessen der klagenden Partei zudem gewahrt.

Die Beklagte zu 2. behauptet, ein Anspruch auf Rückabwicklung des Vertrages bestünde nicht. Insbesondere sei die Fristsetzung weder entbehrlich noch angemessen.

Mit Schreiben vom 01. Juni 2016 wurde die Beklagte zu 2. aufgefordert, das Fahrzeug bis zum 30. Juni 2016 nachzubessern. Mit Schreiben vom 14. September 2016 und 28. Dezember 2017 wurde jeweils der Rücktritt vom Kaufvertrag gegenüber der Beklagten zu 2. erklärt.

Die Klage ist den Beklagten jeweils am 09. August 2018 zugestellt worden.

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

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Im Übrigen ist die Klage unbegründet.

A) Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Lüneburg folgt aus § 32 ZPO. Die Klägerin macht einen deliktischen Schadensersatzanspruch geltend, unter anderem mit der Behauptung, die Beklagte habe sie vorsätzlich sittenwidrig geschädigt (§ 826 BGB). Zum zuständigkeitsbegründenden Begehungsort im Sinne von § 32 ZPO gehört auch der Ort, an dem der schädigende Erfolg eingetreten ist, wenn der Schaden zum Tatbestandsmerkmal gehört (Zöller, ZPO, 32. Auflage, § 32 Rn. 19.). Dies ist bei Schadensersatzansprüchen wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung der Fall. Der Schaden ist am Wohnsitz des Klägers eingetreten, der im Gerichtsbezirk des Landgerichts Lüneburg liegt.

B) Die Klägerin hat gegen die Beklagte zu Ziffer 1. einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung, kraft dessen sie die Rückzahlung des Kaufpreises von 24.300,- € abzüglich einer anzurechnen Nutzungsentanschädigung von 7.427,90 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Zinsen ab Rechtshängigkeit verlangen kann. Der Klägerin steht gegen die Beklagte zu 2. gemäß §§ 346 Abs. 1, 348, 437 Abs. 2, 323, 434 BGB ein Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich eines Ersatzanspruches in Höhe von insgesamt 7.427,90 € Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu.

I. Die Klägerin hat gegen die Beklagte zu 1. einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung, kraft dessen sie die Rückzahlung des Kaufpreises von 24.300,- € abzüglich einer anzurechnenden Nutzungsentanschädigung von 7.427,90 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Zinsen ab Rechtshängigkeit verlangen kann.

1. 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, erfüllt die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB.

a) 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 vereinbar 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.

b) 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 den Kläger in seinen Rechten nicht dergestalt ein, dass er 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.

c) 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 klagenden Partei verletzt. Der Dieselmotor vom Typ EA 189 ist als Mittelklassenmotor 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 welchen 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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.

d) Dem Schadensersatzanspruch der klagenden Partei 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 des Klägers.

e) 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 (BGH, Urteil vom 21.12.2004 - VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361, 366f.).

(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 klagende Partei 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 Klagepartei 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 durch die Nachrüstung des Fahrzeugs jedoch nicht entfallen.

(4) Ein Schaden der Klägerin ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil dieser 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.

f) 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 außenstehende 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 (BGH, Urteil vom 07.12.1998 - II ZR 266–97, BGHZ 140, 156, 158f.). Dies ist hier der Fall. Die klagende Partei 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 Klagepartei, der Vorstand der Beklagten habe Entwicklung und Vertrieb der Motoren angeordnet oder zumindest gebilligt unter Nennung der zuständigen Mitarbeiter und Entscheidungsträger, 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 soll.

g) Das Verhalten der Beklagten war schließlich kausal für den Vertragsschluss der Klagepartei 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.

2. Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist der Anspruch auf Zahlung von 16.872,10 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs. Die Beklagte hat im Wege der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB das Fahrzeug, obwohl sie nicht dessen Verkäufer ist, zurückzunehmen, weil nur so der im Abschluss des Vertrages liegende Schaden beseitigt werden kann.

Der Betrag von 16.872,10 € ergibt sich aus der Differenz des Kaufpreises von 24.300,- € und einer mit 7.427,90 € zu bemessenen Nutzungsentschädigung. Der Nutzungsvorteil errechnet sich aus dem Bruttokaufpreis von 24.300,- € multipliziert mit der seit Vertragsschluss gefahrenen Laufleistung in Höhe von 84.966 km zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung am 17. Dezember 2018 geteilt durch die vom Gericht gemäß § 287 ZPO unter Zugrundelegung einschlägiger Vergleichswerte geschätzte Restlaufleistung bei Vertragsschluss. Diese ist zulasten des Klägers unter dem Gesichtspunkt des Bereicherungsverbots im Deliktsrecht als Vorteilsausgleichung anzusetzen. Denn die Klägerin hat das Fahrzeug tatsächlich genutzt und damit Gebrauchsvorteile gezogen, denen ein eigenständiger Vermögenswert zukommt. Bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung ist die durch den Gebrauch des Klägers entstandene Laufleistung ins Verhältnis zu setzen zu der zu erwartenden Gesamtlauflistung eines derartigen Fahrzeugs. Dabei kommt es nicht auf die bei sorgfältiger Pflege und zuverlässiger Wartung technisch mögliche Gesamtlauflistung an, sondern auf die üblicherweise zu erwartende Nutzungsdauer. Diese schätzt die Kammer gemäß § 287 ZPO in der Erwägung, dass Dieselfahrzeuge erfahrungsgemäß hohe Laufleistungen zulassen, gerade moderne Fahrzeuge mit aufwendiger Bauweise und komplexen elektronischen Bauteilen aber auch dem Risiko hoher Instandhaltungskosten bei zunehmender Laufleistung unterliegen, so dass die technisch mögliche Gesamtlauflistung tatsächlich nur sehr selten erreicht wird, auf 300.000 km. Im Verhältnis zu dieser Gesamtlauflistung folgt aus dem Kilometerstand des klägerischen Fahrzeugs von 107.004 km die Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.427,90 €, so dass sich eine Differenz von 16.827,10 € ergibt.

3. Der Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises unter Abzug der Nutzungsentschädigung ist gemäß §§ 288 Abs. 1 Satz 2, 291 BGB ab dem 10. August 2018 zu verzinsen. Die Klage wurde am 09. August 2018 zugestellt.

II. Die Klägerin hat gegen die Beklagte zu 2. gemäß §§ 346 Abs. 1, 348, 437 Abs. 2, 323, 434 BGB einen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.427,90 € Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

1. Mit Schreiben vom 14. September 2016 und 28. Dezember 2017 hat die Klägerin den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt.

2. Die Parteien waren durch den am 15. August 2015 geschlossenen Kaufvertrag über den Pkw VW Passat Variant 2,0 l TDI BlueMotion Tech mit der Fahrgestellnummer V ..... verbunden.

Zum Zeitpunkt der Übergabe war der Pkw mangelhaft, da er aufgrund der Ausstattung mit zwei Betriebsmodi sowie einer auf das Motorsteuerungsgerät einwirkenden Software nicht die übliche Beschaffenheit im Sinne des § 434 Absatz 1 S. 2 Nr. 2 BGB aufwies. Danach ist ein Kaufgegenstand frei von Sachmängeln, wenn er sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache verlangen kann. Maßgeblich ist dabei immer die objektiv berechnete Käufererwartung. Ein Emissionsverhalten des Motors entsprechend der Euro-5-Abgasnorm stellt eine solche Eigenschaft dar. Ein Käufer eines solchen Neufahrzeugs kann berechtigterweise davon ausgehen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen und im technischen Datenblatt aufgenommenen Abgaswerte nicht nur deshalb eingehalten und entsprechend attestiert werden, weil eine Software installiert worden ist, die dafür sorgt, dass der Prüfstandlauf erkannt und über eine entsprechende Programmierung der Motorsteuerung in gesetzlich unzulässiger Weise insbesondere der NOx-Ausstoß reduziert wird (vgl. LG Oldenburg, Urteil vom 01.09.2016 - 16 O 790/16, juris Rn. 26). Dies muss nach Auffassung des Gerichts auch für durchschnittliche Gebrauchtwagenkäufer gelten, jedenfalls dann, wenn wie

hier die Klägerin das Fahrzeug von einem autorisierten Vertragshändler erworben hat. Zwar müssen nach Auffassung des Gerichts die unter Laborbedingungen erzielten Werte im Straßenverkehr nicht eingehalten werden. Allerdings zu beanstanden, dass der verbaute Motor die gesetzlichen Vorgaben im Prüfstandlauf nur aufgrund der manipulierten Software einhält. Zwar gibt der Prüfstandmodus, wie allgemein bekannt ist, nicht den realen Motorbetrieb wieder. Allerdings geht ein Käufer von einer grundsätzlichen Übertragbarkeit der dort ermittelten Werte auf das Verbrauchsverhalten und die zu erwartenden Emissionswerte des jeweiligen Fahrzeugs auch im realen Straßenverkehr aus (vgl. LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016, juris Rn 25; LG Bochum, Urteil vom 16.03.2016, juris Rn 17). Dieser grundsätzlichen Vergleichbarkeit wird aber durch den Einsatz der Software die Grundlage entzogen. Dies führt im vorliegenden Fall zu einer Täuschung der Klägerin über die Aussagekraft und Vergleichbarkeit der in der Verkaufsannonce veröffentlichten Messwerte mit den im realen Fahrbetrieb zu erwartenden Emissionswerten.

Gleichermaßen wies das klägerische Fahrzeug im maßgeblichen Zeitpunkt des Gefahrenübergangs deshalb nicht die zu erwartende Beschaffenheit auf, weil das Fahrzeug - auch nach dem Vorbringen der Beklagten - zwingend einem Software-Update unterzogen werden muss, um den entsprechenden Auflagen des KBA zu genügen und keine Betriebsuntersagung zu riskieren.

3. Weiterhin ist der Rücktritt auch nicht nach § 323 Abs. 5 S. 2 BGB ausgeschlossen. Die Pflichtverletzung erweist sich unter Würdigung aller Umstände des vorliegenden Einzelfalles jedenfalls im Rahmen einer Gesamtabwägung nicht als unerheblich.

Im Rahmen der Erheblichkeitsprüfung ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen, bei der u.a. der für die Mangelbeseitigung erforderliche Aufwand, aber auch die Schwere des Verschuldens zu berücksichtigen ist (vgl. BGH, Urteil vom 29.06.2011, VIII ZR 202/10, NJW 2011, 2872).

Entgegen der Ansicht der Beklagten erweist sich die Pflichtverletzung nicht bereits deshalb als unerheblich, wenn sich das Software-Update in einer



vergleichsweise kurzen Zeit von ca. einer Stunde aufspielen lässt, wobei auch damit argumentiert wird, dass die Kosten hierfür lediglich weniger als 100,00 € betragen. Die Beklagte zu 2. verkennt hierbei, dass der (vor allem zeitliche) Aufwand der Mängelbeseitigung nicht alleine maßgeblich ist. Insoweit ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass es sich nicht um eine einfache technische Maßnahme handelt, worauf bereits die erhebliche Zeit von knapp einem Jahr hindeutet, die es gedauert hat, um eine technische Lösung zu entwickeln. Hinzukommt, dass gerichtsbekannt die Beklagte zu 1. gegenüber dem KBA einen Maßnahmenplan vorlegen und die jeweiligen konkrete Software durch das KBA geprüft und freigegeben werden musste. Insoweit schließt sich das Gericht der Auffassung (vgl. LG München I, Urteil vom 14.04.2016, 23 O 23033/15, juris Rn 42; LG Krefeld, Urteil vom 14.09.2016, 2 O 72/16, juris Rn 48; LG Aachen, Urteil vom 06.12.2016, 10 O 146/16, juris Rn. 30) an, wonach eine Pflichtverletzung dann nicht mehr als unerheblich anzusehen ist, wenn - wie hier - eine Mängelbeseitigungsmaßnahme der umfassenden vorherigen behördlichen Prüfung und Genehmigung bedarf.

Darüber hinaus war zum Zeitpunkt der Erklärung des Rücktritts durch die Klägerin, auf den abzustellen ist, nicht abzusehen, ob die Korrektur der bisherigen Manipulationssoftware negative Auswirkungen auf die übrigen Emissionswerte, den Kraftstoffverbrauch und die Motorleistung haben würde. Hinzukommt, dass derzeit noch nicht abzusehen ist, ob sich allein durch die Betroffenheit des klägerischen Fahrzeugs vom Abgasskandal ein merkantiler Minderwert für das streitgegenständliche Fahrzeug realisieren wird. Im Hinblick auf die umfassende Berichterstattung zum sog. Abgasskandal und die sich daraus in der Öffentlichkeit ergebenden kontroversen Diskussionen, auch über einen etwaigen Mehrverbrauch nach durchgeführter Nachbesserung, ist jedenfalls nicht auszuschließen, dass sich dies auf den im Falle eines Verkaufs zu erzielenden Wiederverkaufspreis negativ auswirkt.

4. Die Klägerin hat der Beklagten zu 2. auch eine erfolglose Frist zur Nachbesserung gesetzt, § 323 Abs. 1 BGB. Die Frist in dem klägerischen Schreiben vom 01. Juni 2016 erweist sich zwar als zu kurz bemessen. Jedoch tritt anstelle der zu kurzen Frist eine objektiv angemessene Frist (vgl. BGH, Urteil vom 21.06.1985, V ZR 134/84, NJW 1985, 2640). Bei der Bestimmung

der Angemessenheit der Fristsetzung ist auf den Sinn und Zweck der Fristsetzung abzustellen. Dem Schuldner soll eine letzte Gelegenheit zur Vertragserfüllung eingeräumt werden. Die Klägerin ist jedenfalls erst deutlich nach Fristablauf vom Vertrag zurückgetreten und zwar mit Schreiben vom 14. September 2016 und mit Schreiben vom 28. Dezember 2017.

5. Rechtsfolge des wirksamen Rücktritts ist die Rückgewähr der empfangenen Leistungen gemäß § 346 Abs. 1 BGB. Die Beklagte zu 2. hat den Kaufpreis zu erstatten und erhält neben dem streitgegenständlichen Wagen auch die durch die Fahrleistung eingetretene Wertminderung des Fahrzeugs nach § 346 Abs. 2 Nr. 1 BGB ersetzt. Dementsprechend hat sich die Klägerin auf den zurückzuerstatten Kaufpreis von 24.300,- € eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 7.427,90 € (zur Berechnung vgl. oben) anrechnen zu lassen.

6. Der Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises unter Abzug der Nutzungsentschädigung ist gemäß §§ 288 Abs. 1 Satz 2, 291 BGB ab dem 10. August 2018 zu verzinsen. Die Klage wurde am 09. August 2018 zugestellt.

III. Die Beklagte zu 1. und die Beklagte zu 2. haften der Klägerin als Gesamtschuldner gemäß § 421 BGB. Beide Beklagten sind jeweils verpflichtet, die ganze Leistung zu erbringen, die Klägerin kann die Leistung aber nur einmal verlangen.

IV. Der weitere Antrag der Klägerin, festzustellen, dass sich die Beklagten mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, ist ebenfalls begründet. Die Voraussetzungen des Annahmeverzuges sind erfüllt. Die Klägerin hat den Beklagten mit Klagschrift vom 24. Juli 2018 die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs durch Abholung Zug um Zug gegen Erfüllung des Zahlungsanspruchs angeboten.

V. Gegenstand des Schadensersatzanspruchs ist auch die Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten, jedoch nur in Höhe von 1.100,51 €. Dieser Betrag entspricht einer 1,3fachen Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 RVG-VV zuzüglich Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer aus einem Gegenstandswert von 16.872,10 €. In Ansehung der zu berücksichtigenden Nutzungsentschädigung können vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten aus einem höheren Gegenstandswert nicht berücksichtigt werden. Auch der Ansatz einer die Mittelgebühr übersteigenden mehr als 1,3fachen Gebühr ist nicht gerechtfertigt, weil die Sache nicht überdurchschnittlich schwierig ist. Sie wirft zwar eine Vielzahl von Rechtsfragen auf; demgegenüber ist aber der entscheidungserhebliche Sachverhalt überwiegend unstreitig. Auch sind die einschlägigen Rechtsfragen in zahlreichen anderen Verfahren mit ähnlich gelagertem Sachverhalt relevant und werden seit geraumer Zeit in Fachkreisen intensiv diskutiert, so dass eine Einarbeitung in neue komplizierte Rechtsfragen nicht erforderlich sein konnte. Die Klägerin kann die Freistellung von den Rechtsanwaltsgebühren von den Beklagten jedoch gemäß § 421 BGB nur als Gesamtschuldner verlangen.

VI. Zinsen vor Rechtshängigkeit in Höhe von 5 % waren der Klägerin dagegen nicht zuzuerkennen. Ein solcher Anspruch kann aus §§ 849, 246 BGB beansprucht werden, dessen Voraussetzungen vorliegend jedoch nicht gegeben sind.

1. Nach dieser Vorschrift kann bei Entziehung oder bei Beschädigung einer Sache der Geschädigte gesetzliche Zinsen in Höhe von 4 %, jedenfalls nicht 5 % wie mit der Klage begehrt, auf den zu ersetzenden Betrag verlangen. Dem Sinn und Zweck der Vorschrift nach, soll der Zinsanspruch durch einen pauschalierten Mindestbetrag den Verlust der Nutzbarkeit einer Sache infolge des Entzugs oder der Beschädigung ausgleichen. Sache im Sinne des § 849 BGB ist auch Geld. Dabei ist die Regelung nicht durch § 90 BGB, wonach nur körperliche Gegenstände Sachen im Sinne des Gesetzes sind, beschränkt. Vielmehr folgt aus dem Zweck der Vorschrift, den später nicht nachholbaren

Verlust der Nutzbarkeit einer Sache auszugleichen, dass jegliche Form von Geld erfasst ist. Von den Nutzungen eines freiwillig hingeebenen Geldbetrages ist der Geschädigte nicht nur ausgeschlossen, wenn er eine Zahlung in bar leistet, sondern auch dann, wenn er sie auf eine andere Art und Weise geleistet hat. Denn wirtschaftlich besteht kein Unterschied zwischen der Übergabe von Bargeld, der Übergabe eines Schecks, der Einzahlung von Bargeld und einer Überweisung auf ein Konto des Schädigers (vgl. BGH NJW 2008, 1084). Daher ist es auch für die Anwendbarkeit der Vorschrift nicht von Belang, dass die klagende Partei vorliegend freiwillig den Kaufpreis gezahlt hat. Denn bereits nach dem Wortlaut von § 849 ist dieser nicht auf die Wegnahme beschränkt und verlangt auch nicht, dass die Sache ohne oder gegen den Willen des Geschädigten entzogen wird.

2. Allerdings steht dem Zinsanspruch entgegen, dass die Klägerin im Rahmen des Kaufvertrages als Gegenleistung für den Kaufpreis das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten hat, welches unstrittig auch genutzt worden ist. Dem Gesetzgeber erschien es bei der Schaffung der Regelung des § 849 BGB billig, den Geschädigten von dem Nachweis zu befreien, den durch einen Sachentzug erlittenen Schaden beziffern zu müssen (BGH NJW 1983, 1514). Dies setzt jedoch schadensrechtlich trotzdem voraus, dass der Geschädigte durch den Entzug der Sache tatsächlich einen Nachteil erlitten hat und dieser Schaden, der Verlust der Nutzbarkeit der Sache, nicht durch den späteren Gebrauch derselben oder einer anderen Sache nachgeholt werden kann. Das folgt systematisch auch daraus, dass eine pauschalierte Entschädigung für entgangene Gebrauchsvorteile, zum Beispiel eines Kraftfahrzeuges, und eine Verzinsung nach § 849 BGB nicht nebeneinander bestehen können (BGH NJW 1983, 1514). Beide Kompensationsansprüche sind inhaltlich auf die Einbuße der Nutzbarkeit einer Sache ausgerichtet. Fehlt es an einem solchen Verlust der Nutzbarkeit oder wird dieser Verlust anderweitig ausgeglichen, besteht kein Raum für eine weitergehende Entschädigung.

3. Soweit die Klägerin daher für den von ihr gezahlten Kaufpreis das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten hat und dieses genutzt hat, ist ihr kein

auszugleichender Nachteil durch Entzug der Nutzungsmöglichkeiten des von ihr für den Kaufpreis aufgewandten Geldbetrages entstanden.

VII. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht für die Klägerin nach § 709 Satz 1, 2 ZPO und bezüglich der Vollstreckung durch die Beklagten im Kostenpunkt nach §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Celle, 29221 Celle, Schloßplatz 2.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

