Aktenzeichen:
21 O 39/18

Beglaubigte Abschrift

Landgericht Stuttgart

Bo Frist 22.4.19
Bo Begr Frist 22.5.19
TBB 22.9.19 wl

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

,3 Stuttgart

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-75/17-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Gz.: VW-2017/10-017690
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Stuttgart - 21. Zivilkammer - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22.01.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 20.217,59 nebst Zinsen hieraus in Höhe von neun Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz p. a. seit dem 19.10.2017 zu bezahlen Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs VW Caddy Comfortline FIN

2. Es wird fest festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 1.171,67 freizustellen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 30 % und die Beklagte 70 %.

6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Streitwert: EUR 29.028,24

Tatbestand

Der Kläger macht Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb eines vom VW-Diesel-Skandal betroffenen Fahrzeugs geltend.

Im Jahre 2013 erwarb der Kläger im Rahmen seiner selbstständigen Tätigkeit bei der Beklagten direkt ein Fahrzeug Caddy Comfortline mit der FIN: 1 zum Preis von EUR 29.028,24 netto. In diesem Zusammenhang legt die Klägerseite eine Rechnung vom 30.09.2013 in Kopie vor (Anlage K 1).

Unstreitig ist der Kläger vorsteuerabzugsberechtigt.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor EA189 ausgestattet. Dieser sei - so der Kläger - softwaremanipuliert.

Der Kläger lässt weiter vortragen, die Emissionswerte des von ihm erworbenen Fahrzeugs stimmten nicht überein mit den von der Beklagten in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Werten.

Mit Anwaltsschreiben vom 04.10.2017 (Anlage K 2) hat der Kläger die Beklagte zur Rücknahme

des PKW und Erstattung des Kaufpreises auffordern lassen, sowie die Anfechtung und den Rücktritt erklärt. Dies lehnte die Beklagte ab (26.10.2017, Kopie als Anlage K 3).

Die Klägerseite erhält zunächst allgemeinen Vortrag zur Entwicklung des VW-Abgas-Skandals sowie der Darstellung in der Presse und Verlautbarungen von Repräsentanten der Beklagten im Rahmen öffentlicher bzw. nichtöffentlicher Veranstaltungen bzw. in verschiedenen Medien.

Unter anderem lässt der Kläger weiter ausführen, Autos mit dem EA189-Motor würden erkennen, wenn sie sich auf einem Prüfstand befänden und liefen dort auf einem sauberen Modus, dem Modus 1 (NEFZ/Prüfstand). In diesem Modus 1 werde über ein Rohr eine große Menge Abgas zur erneuten Verbrennung in den Motor zurückgeführt. Die Folge sei, dass nur wenige der giftigen Stickoxide entstehen und in die Umwelt gelangen würden. Auf der Straße schaltet die Betrugssoftware den sauberen Modus ab; das Auto werde dann im Modus 0 (realer Fahrbetrieb) betrieben. Im Modus 0 werde weniger Abgas in den Motor zurückgeführt; der Ausstoß von Stickoxiden steige dadurch stark an; im Modus 0 emittierten die Autos Stickoxide weit über den zulässigen Grenzwert hinaus.

Auch hier sei eine illegale Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verbaut.

Mit Bescheid des KBA vom 14.10.2015 wurde die Beklagte verpflichtet, bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Motor EA189 die aus Sicht des Bundesamtes vorliegende unzulässige Abschalteinrichtung zu entfernen und nachzuweisen, dass nun die gesetzlichen Angaben eingehalten werden.

Das mittlerweile zur Verfügung gestellte Software-Update ändere nichts an der Mangelhaftigkeit der Fahrzeuge. Der Kläger ist der Auffassung, die Beklagte habe ihm durch eine gegen die guten Sitten verstoßende schädigende Handlung vorsätzlich einen Schaden gem. § 826 BGB zugefügt durch die sittenwidrige Herbeiführung eines Vertrages, nämlich des Kaufvertrages, hier unter Anlage K 1 vorgelegt. Das Auto sei zudem mangelhaft und der Kläger ohne Fristsetzung zum Rücktritt berechtigt.

Der Kläger lässt sodann zu den weiteren Tatbestandselementen vortragen, so zum Schaden, zur schädigenden Handlung, zur Zurechnung und den Voraussetzungen einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung; der Kläger hält hier sämtliche Tatbestandsmerkmale des § 826 BGB für gegeben.

Folglich habe er Anspruch auf Schadensersatz in Höhe des negativen Interesses. Ein Nutzungs-

ersatz komme nicht in Betracht.

Der Kläger beantragt daher letztendlich:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, der Klägerpartei EUR 29.028,24, nebst Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.06.2013 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung VW Caddy Comfortline ,FIN

2. Es wird fest festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 2.077,74 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage wird abgewiesen.

Die Beklagte ist unter anderem der Auffassung, die Beklagte habe den Kläger nicht getäuscht, ferner weiche das Fahrzeug des Klägers nicht von seiner Soll-Beschaffenheit ab; insbesondere verfüge es nicht über eine unzulässige Abschalteinrichtung.

Im Ausgangspunkt sei entscheidend, dass das Fahrzeug technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt sei. Es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen und die für das Fahrzeug erteilte EG-Typgenehmigung sei unverändert wirksam; sie wurde nicht aufgehoben.

Das Fahrzeug könne weiterhin im Straßenverkehr belassen und vertragsgemäß verwendet werden. Unstreitig nutzt der Kläger das Fahrzeug bisher.

Die Beklagtenseite meint, es fehle daher an einer Schädigung des Klägers durch die Beklagte. Im Folgenden lässt die Beklagte darlegen, dass es an einer verbotenen Abschalteinrichtung fehle, dass auch keine erhöhten Schadstoffemissionen vorlägen. Eine Wertminderung des Fahrzeugs aufgrund der Software sei nicht eingetreten und es bestehe auch keine Gefahr des Entzugs der Typgenehmigung.

Letztlich ist die Beklagte der Auffassung - und lässt auch dazu gesondert und umfangreich vortragen -, es liege jedenfalls keine sittenwidrige Handlung der Beklagtenseite in Bezug auf den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch den Kläger vor.

Vorsorglich ist die Beklagte der Auffassung, der Kläger müsse sich Nutzungsersatz anrechnen lassen; sie geht dabei von einer zu erwartenden Gesamtlaufleistung von 200.000 km bis 250.000 km aus.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Niederschrift des Protokolls der öffentlichen Sitzung vom 22.01.2019 (Bl. 162/163 d. A.) in vollem Umfang Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.
Ihr war daher - wie tenoriert - unter Abweisung im Übrigen stattzugeben.

I.

Die Klage ist überwiegend begründet. Das Gericht schließt sich der in einem Parallelverfahren von der 19. Zivilkammer geäußerten Rechtsauffassung ausdrücklich an. Die nachfolgenden Erwägungen sind daher weitgehend wortgleich mit dem Urteil vom 16.11.2017 in Sachen - 19 O 34/17 -.

1.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung von 20.217,59 € gegen die Beklagte wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB. Er hat einen Schaden in Form der Belastung

mit einer ungewollten Verpflichtung - dem Kaufvertrag über den streitgegenständlichen VW Caddy - erlitten (a.). Dieser Schaden ist durch ein Verhalten der Beklagten entstanden (b.), welches als sittenwidrig zu qualifizieren ist (c.). Die Beklagte hat dabei vorsätzlich gehandelt (d.). Aufgrund dessen hat der Klägerin einen Anspruch auf Schadensersatz, gerichtet auf Zahlung von dem Kaufpreis entsprechenden 29.028,24 €, wobei sich der Kläger allerdings die im Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehenden Vorteile i.H.v. 8.810,65 € anrechnen lassen muss (e.). Auf den zugesprochenen Betrag kann der Kläger Verzugszinsen verlangen, allerdings mit späterem Zinsbeginn als begehrt (f.).

Im Einzelnen:

a.

Der Kläger hat durch den Erwerb des VW Caddy einen Schaden erlitten. Der Schaden liegt in der unter Beeinträchtigung seiner Dispositionsfreiheit eingegangenen Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises von 29.028,24 €.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Schaden nicht nur dann gegeben, wenn sich bei dem vorzunehmenden Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Der Schadensbegriff des § 826 BGB ist auch subjektbezogen, so dass bei wertender Betrachtung Vermögensminderungen umfasst sind, wie – bei Eingriff in die Dispositionsfreiheit – die Belastung mit einer ungewollten Verpflichtung oder die Vermögensgefährdung durch Eingehung eines nachteiligen Geschäfts (BGH, Urteil vom 21.12.2004 – VI ZR 306/03, BGHZ 161, 361 [Rn. 16]; Urteil vom 28.10.2014 – VI ZR 15/14, juris, Rn. 18; MüKoBGB/*Wagner*, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 41 ff.). Dabei ist bei dem Abschluss von Verträgen unter Eingriff in die Dispositionsfreiheit maßgeblich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen, nicht auf die tatsächliche Realisierung eines Schadens zu einem späteren Zeitpunkt.

Einen solchen Schaden hat der Kläger erlitten. Er hat einen Vertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen, das formal über eine erteilte EG-Typgenehmigung verfügte. Durch dieses Geschäft ist bei ihm eine konkrete Vermögensgefährdung eingetreten. Das Fahrzeug verfügte über eine unzulässige Abschalteinrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007, die einer Zulassung entgegenstand, zumindest aber die konkrete Gefahr begründete, dass jederzeit die Zulassung widerrufen werden konnte, weil das Fahrzeug tatsächlich die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllte. In der Folge drohten dem Kläger in Bezug auf sein Fahrzeug Nutzungsbe-

schränkungen und ein Wertverlust.

aa. Gemäß Art. 10 Abs. 1 EG-VO 715/2007 erteilt die nationale Zulassungsbehörde die Typgenehmigung, wenn das betreffende Fahrzeug den Vorschriften der Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen entspricht. Gemäß § 4 Abs. 4 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) darf eine EG-Typgenehmigung nur erteilt werden, wenn die erforderlichen Prüfverfahren ordnungsgemäß und mit zufriedenstellenden Ergebnis durchgeführt wurden. Nach Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 hat der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Gemäß Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 ist die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Nach Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007 ist eine „Abschalteinrichtung" ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

bb. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügte über eine derartige unzulässige Abschalteinrichtung, so dass ein ordnungsgemäßes Prüfverfahren und somit die Voraussetzungen für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nicht vorlagen. Nach dem Vortrag der Beklagten erfolgte eine unterschiedliche Emissionsbehandlung je nachdem, ob sich das Fahrzeug im NEFZ im Modus 1 befand, oder im Modus 0 für den Normalbetrieb. Im Prüfbetrieb wurden Emissionen aus dem Verbrennungsprozesse durch eine Abgasrückführung teilweise dem Verbrennungsprozess wieder zugeführt. Eine solche Steuerung ist Teil eines Emissionskontrollsystems im Sinne von Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Die Emissionen werden kontrolliert und gesteuert: Die Motorsteuerung, die anhand der Parameter den Prüfzyklus erkennt, schaltet im Normalbetrieb die Abgasrückführung, die der Kontrolle der Emissionen und der Reduzierung des Schadstoffausstoßes dient, ab.

Die von der Beklagten gemachte Unterscheidung zwischen „so genannten innermotorischen Maßnahmen" und denjenigen der „Abgasreinigung im Emissionskontrollsystem" lässt sich der Verordnung nicht entnehmen und widerspricht offensichtlich deren Zweck. Die Emissionskontrol-

le im Sinne der Verordnung ist nicht auf die Abgasreinigung beschränkt. Durch die Rückführung eines Teils der Abgase (Emissionen) in den Verbrennungsprozess im Motor werden die Emissionen kontrolliert. Durch die Fahrzykluserkennung wird dieser Teil des Kontrollsystems abgeschaltet. Die Auslegung der Beklagten findet keine Stütze in dem Wortlaut der Verordnung und widerspricht offensichtlich der Intention, dass das Testverfahren möglichst das Verhalten des Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen widerspiegeln soll. So schreibt Art. 5 Abs. 1 EG-VO 715/2007 ausdrücklich vor, dass der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten hat, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Erwägungsgrund 15 der Verordnung weist auf das Ziel hin, dass die bei den Typgenehmigungsprüfungen gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen sollen. Die Motorsteuerung der Beklagten knüpft auch nicht an bestimmte Betriebszustände oder Umweltbedingungen an, sondern ausschließlich an die Feststellung des NEFZ, zielt also bewusst auf eine Steuerung der Emissionen für den Ausnahmefall der Genehmigungsprüfung.

Nachdem die Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung zur Überzeugung des Gerichts feststeht, kommt es auf die Frage der Bindungswirkung des Bescheids des Kraftfahrt-Bundesamts nicht an.

cc. Die Installation der unzulässigen Abschalteinrichtung begründete die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des Fahrzeugs sowie des massiven Wertverlustes. Zu diesen Maßnahmen wäre das Kraftfahrt-Bundesamt berechtigt gewesen, weil es von der Beklagten über die Voraussetzungen des Vorliegens der Genehmigungsvoraussetzungen getäuscht wurde. Unabhängig von der konkreten und durchaus angreifbaren, eher zögerlichen Vorgehensweise des Kraftfahrt-Bundesamts nach Bekanntwerden der Abschalteinrichtung bestand seit Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit der zweifelhaften EG-Typgenehmigung die Gefahr des Bekanntwerdens der Manipulation und des - rechtlich möglichen - sofortigen Widerrufs der Zulassung ohne Auflagen. Dies war nicht fernliegend, da Auflagen als Nebenbestimmungen zu Verwaltungsakten nicht erzwingbar sind und die Beklagte als Adressatin einer Auflage zur Durchführung einer Nachbesserung von in Verkehr gebrachten Fahrzeugen es nicht in der Hand hat, sämtliche Fahrzeughalter zu einer Nachrüstung zu zwingen. Auch ist zwischen der Pflicht zur Nachrüstung zum Zwecke des Erhalts der Betriebserlaubnis und dem Integritätsinteresse des Fahrzeugeigentümers zu unterscheiden. Ein Fahrzeugeigentümer kann eine Nachrüstung unter Umständen zu Recht ablehnen, weil er eine Verschlechterung seines Fahrzeugs erwartet, die er zum Erhalt der

Zulassung nicht bereit ist in Kauf zu nehmen.

Weiter war zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nicht damit zu rechnen, dass die Beklagte in der Lage sein würde, innerhalb kurzer Frist ein Software-Update (dessen Funktionsfähigkeit an dieser Stelle offen bleiben kann) ausliefern zu können, das ohne nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Fahrzeuges die Abschalteinrichtung deaktiviert und gleichzeitig zu zulässigen Emissionswerten führt. Die Beklagte hat selbst vorgetragen, dass das Software-Update die Erkenntnisse aus der Weiterentwicklung des Diesel-Brennverfahrens der letzten Jahre aufgreife und „Felderfahrungen" über die einzelnen Komponenten berücksichtige. Eine solche - wie die Beklagte vorgibt - fundierte Entwicklung geschieht nicht über Nacht. Das Bekanntwerden der unzulässigen Abschalteinrichtung und der Gefährdung der EG-Typgenehmigung hätte deswegen angesichts der Ungewissheit über die Nachbesserungsfähigkeit durch die Beklagte sofort zu einem Wertverlust geführt. Dass nunmehr auf dem Gebrauchtwagenmarkt die mit einem Software-Update ausgestatteten oder ausrüsten Fahrzeuge nach (bestrittenen) Angaben der Beklagten angeblich ohne Preisabschlag gehandelt werden, ändert deswegen nichts daran, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages diese Kenntnisse noch nicht vorlagen und daher wegen der Unsicherheit des Zulassungswiderrufs und der Stilllegung mit erheblichen Preisabschlägen zu rechnen war.

b.

Der Kläger hat diesen Schaden aufgrund eines Verhaltens der Beklagten erlitten. Erforderlich ist insoweit ein adäquat kausaler Zusammenhang unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm (BGH, Urteil vom 03.03.2008 – II ZR 310/06, juris, Rn. 15; MüKoBGB/*Wagner*, 7. Aufl. 2017, § 826 Rn. 45 ff.). Ein adäquater Zusammenhang besteht, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war.

So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat die Fahrzeuge, insbesondere die Motoren mit der unzulässigen Abschalteinrichtung, produziert und in Verkehr gebracht. Dabei hat sie durch Verschweigen der unzulässigen Abschalteinrichtung gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt scheinbar zulässige Emissionswerte vorgespiegelt und sich die EG-Typgenehmigung erschlichen. Der Fortbestand der allgemeinen Betriebserlaubnis auf der Grundlage der EG-Typgenehmigung hing wesentlich an den Eigenschaften des Motors und seiner Steuerung sowie der Rechtmäßigkeit des Zulassungsverfahrens. Bei einem Widerruf der Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und einem

Erlöschen der Betriebserlaubnis drohte jedem Halter dieses Typs die Stilllegung seines Fahrzeugs. Ebenso war jedes Fahrzeug dieses Typs von einem massiven Wertverlust bei Bekanntwerden der Täuschungen bei der Typgenehmigungsprüfung bedroht. Denn ein Fahrzeug, das im öffentlichen Straßenraum nicht fahren darf, ist seines Hauptzwecks beraubt. Die Fahrzeuge werden von der Beklagten als Herstellerin entweder selbst, oder durch selbständige Verkäufer vertrieben. Üblicherweise werden die Fahrzeuge vom Ersterwerber häufig weiterveräußert an Zweit- und Folgeerwerber. Jeder Erwerber verknüpft unabhängig von der Person des Verkäufers mit dem Fahrzeug die Erwartung, dass er das Fahrzeug dauerhaft und ohne Gefahr der Stilllegung aufgrund eines Erlöschens der allgemeinen Betriebserlaubnis nutzen kann. Diese selbstverständliche Erwartung prägt den Wert des Fahrzeugs und stellt ein wesentliches Kriterium für die Anschaffungsentscheidung dar.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr wahrscheinlich bis sicher, dass ein potenzieller Käufer wie der Kläger - sei es ein Erst- oder ein Folgeerwerb - von dem Erwerb eines Fahrzeugs der Beklagten absieht, wenn er weiß, dass das Zulassungsverfahren nicht ordnungsgemäß betrieben wurde. Dann erkennt er die Gefahr der Stilllegung und des drohenden Wertverlusts und die Ungewissheit, ob es der Beklagten gelingen wird, ein Software-Update zu entwickeln, mit dem die Voraussetzungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden, ohne dass die Eigenschaften des Fahrzeugs nachteilig verändert werden. Das Inverkehrbringen eines derart mangelbehafteten Fahrzeugs, dessen Mangel nicht erkennbar ist, beeinträchtigt die Dispositionsfreiheit sämtlicher Erwerber, gleichgültig ob Erst- oder Folgeerwerber, und begründet somit einen Vermögensschaden durch den Abschluss eines ungünstigen Vertrages.

Eine Zurechnung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm zu verneinen. Die EG-Typgenehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit eines Fahrzeugs. Das Prüfverfahren dient dem Nachweis, dass das Fahrzeug den allgemeinen Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Emission- und Verbrauchswerte entspricht. Gleichzeitig hat es den Zweck, Verbrauchswerte (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) nach einem geregelten Verfahren zu ermitteln und dem Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen zu geben (Art. 1 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3, 4, Erwägungsgrund Nr. 17 EG-VO 715/2007). Derartige Informationen sind nicht nur bei der Erstanschaffung, sondern auch bei einem Folgeerwerb von Gebrauchtfahrzeugen von Bedeutung.

c.

Das Verhalten der Beklagten war sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Ge-

samtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Dabei kann es auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Sie kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris, Rn. 16). Bezüglich des Anstandsgefühls aller billig und gerecht Denkenden kommt es wesentlich auf die berechtigten Verhaltenserwartungen im Verkehr an (Staudinger/*Oechsler*, BGB, Neubearb. 2014 § 826, Rn. 31).

Die berechtigten Verkehrserwartungen gehen (jedenfalls noch) dahin, dass ein Autohersteller sich gewissenhaft an die Regeln hält, denen er im Rahmen des Zulassungsverfahrens unterliegt. Dabei wird eine sehr hohe Sorgfalt erwartet, wenn das Handeln von einer großen Tragweite ist und Verstöße zu hohen Schäden führen können. Dies ist in der Automobilindustrie, die in zig-tausendfacher Stückzahl hochwertige Güter mit langer Lebensdauer herstellt, die für die Mobilität der Kunden von großer Bedeutung sind, der Fall. In der Automobilindustrie spielt zudem die Einhaltung von Umweltstandards eine große Rolle, da systematische Abweichungen bei in großer Stückzahl produzierten Fahrzeugen eine entsprechend hohe Auswirkung auf die Umweltbelastung hat. Den europäischen Normen entsprechend erwartet der Verbraucher objektive und genaue, und somit wahrheitsgemäße Informationen. Verbrauchs- und Emissionswerte haben allgemein eine hohe Bedeutung bei den Anschaffungsentscheidungen. Die allgemeine Verkehrserwartung geht auch dahin, dass sich ein Hersteller nicht durch falsche Angaben oder durch Manipulationen im Rahmen des Prüfverfahrens mit nicht vergleichbaren Werten Wettbewerbsvorteile verschafft. An die Redlichkeit werden besonders hohe Erwartungen gestellt, da der Verbraucher auf die Richtigkeit der Angaben durch den Hersteller angewiesen ist, weil er zu einer eigenen Überprüfung nicht in der Lage ist.

Gegen diese berechtigte Verkehrserwartung hat die Beklagte in einem erheblichen Maße verstoßen. Die Installation einer Abschalteinrichtung widersprach offensichtlich den Vorgaben der EG-VO 715/2007. Ein Fahr- und Emissionsverhalten, das durch eine spezielle Steuerungssoftware allein auf das Prüfverfahren abgestimmt war, und somit – wie die Beklagte selbst vorträgt – keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Eigenschaften im Normalbetrieb erlaubt, widersprach dem erkennbaren Zweck der Vorschrift.

Bei der Beurteilung der Verwerflichkeit des Handelns ist der hohe Schaden, den die Beklagte verursacht hat, sowie das hohe Risiko für die zahlreichen Fahrzeugkäufer zu berücksichtigen, das die Beklagte in Kauf genommen hat. Der Beklagten war bewusst, dass sie die Anforderungen der Abgasnormen nicht ohne die unzulässige Abschalteinrichtung erfüllen konnte. Dies folgt bereits aus der Installation der Software, die speziell eine Motorsteuerung für den Prüfzyklus vorsah, und somit für die Prüfung nicht geeignete Emissionswerte erzeugte. Des Einsatzes der eigens entwickelten Software hätte es schließlich offensichtlich nicht bedurft, wenn das Fahrzeug auch ohne diese Software auf dem Prüfstand geglänzt hätte. Schließlich ist anzunehmen, dass ein ökonomisch handelndes Unternehmen nicht überflüssige Softwareentwicklungskosten produziert und dadurch seinen Gewinn schmälert.

Als Automobilhersteller war der Beklagten weiter bekannt, dass sie keine rechtsbeständige EG-Typgenehmigung durch eine Täuschung im Prüfverfahren erhalten kann und somit die Gefahr des Widerrufs der EG-Typgenehmigung und der Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Fahrzeuge bestand. Der dadurch drohende Schaden war angesichts der hohen Stückzahl der produzierten Motoren enorm. Die Inkaufnahme eines derartigen Schadens zum Zwecke des Gewinnstrebens enthält ein hohes Maß an Skrupellosigkeit. Gleichzeitig hat sich die Beklagte gegenüber ihren Mitbewerbern, die auf ordnungsgemäße Weise die Einhaltung der Anforderungen der EG-VO 715/2007 nachgewiesen haben, einen unerlaubten Wettbewerbsvorteil verschafft. Sie hat sich die Kosten der Entwicklung einer Technik gespart, die den Anforderungen der Vorschriften gerecht geworden wäre.

d.
Die Beklagte hat den Kläger vorsätzlich geschädigt. Sie muss sich das Verhalten ihrer Repräsentanten, deren Wissen als zugestanden anzusehen ist, zurechnen lassen (aa.). Diese haben mit Vorsatz gehandelt (bb.).

aa. Die Beklagte muss sich das Wissen ihrer Repräsentanten auch im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB zurechnen lassen.

Grundsätzlich haftet eine juristische Person gemäß § 31 BGB für das Verhalten ihrer verfassungsmäßigen Vertreter. Entgegen der Auffassung der Beklagten beschränkt sich die Zurechnung im Rahmen des § 826 BGB nicht auf Organe im aktienrechtlichen Sinn. Dies ergibt sich nicht aus der Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR

536/15, juris, Rn. 13).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft eine juristische Person über den Wortlaut der §§ 30, 31 BGB hinaus eine Repräsentantenhaftung für solche Personen, denen durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame, wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, so dass sie die juristische Person im Rechtsverkehr repräsentieren. Da es der juristischen Person nicht freisteht, selbst darüber zu entscheiden, für wen sie ohne Entlastungsmöglichkeit haften will, kommt es nicht entscheidend auf die Frage an, ob die Stellung des „Vertreters" in der Satzung der Körperschaft vorgesehen ist oder ob er über eine entsprechende rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht verfügt (BGH, Urteil vom 14.03.2013 – III ZR 296/11, BGHZ 196, 340 [Rn. 12]). Entgegen der weiteren Auffassung der Beklagten gilt die Repräsentantenhaftung nicht nur im vertraglichen Bereich, sondern auch bei der deliktischen Haftung. In der von der Beklagten zum Beleg des Gegenteils zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15, juris, Rn. 13) hat dieser im Zusammenhang mit der Haftung nach § 826 BGB ausdrücklich auf die weite Auslegung des Begriffs des verfassungsmäßigen Vertreters hingewiesen und die hierzu ergangene Grundsatzentscheidung zitiert (BGH, Urteil vom 30.10.1967 – VII ZR 82/65, BGHZ 49, 19 [Rn. 11]).

bb. Die Repräsentanten der Beklagten haben die Schädigung der Klägerin vorsätzlich veranlasst. Es bedarf nicht der konkreten Feststellung, welcher Repräsentant der Klägerin vorsätzlich gehandelt hat, weil die Beklagte insoweit die Kenntnis ihrer Repräsentanten nicht ausreichend (§ 138 Abs. 3 ZPO) bestritten hat (1). Diese haben vorsätzlich gehandelt (2).

(1) Der Kläger hat behauptet, dass die Vorstände der Beklagten Kenntnis von der Verwendung der unzulässigen Software gehabt hätten.
Er hat insbesondere schlüssig vorgetragen zur Chronologie des VW-Diesel-Abgas-Skandals und in diesem Kontext zur Involvierung von Repräsentanten der Beklagten (teilweise namentlich benannt) in die Entwicklung von Dieselmotoren - auch des streitgegenständlichen Motors - und dazu gehöriger Software nebst deren spezifischen Eigenschaften. Den Verantwortlichen sei dabei bewusst gewesen, dass Fahrzeugkäufer unbewusst mangelhafte Fahrzeuge erwerben würden und hätten trotzdem - vorsätzlich - die Entwicklung der Software vorangetrieben und die serienmäßige Installation der Software befördert.

Dieser Vortrag ist zur Behauptung eines Vorsatzes bei Repräsentanten der Beklagten ausrei-

chend. Die Beklagte als Weltkonzern hat auch unterhalb der Ebene der Vorstände im aktienrechtlichen Sinne Beschäftigte, denen wesensmäßige Funktionen der Beklagten zur selbständigen, eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind. Die Beklagte bestreitet im Grunde schon nicht, dass diese Personen Repräsentanten der Beklagten sind bzw. waren. Sie hält auch keine konkrete Erwiderung in Bezug auf die konkreten Ausführungen des Klägers zum Zustandekommen der Software und der Kenntnis der leitenden Mitarbeiter. Die Beklagte beschränkt sich letztlich nur darauf vorzutragen, dass die leitenden Mitarbeiter keine Vorstände „im aktienrechtlichen Sinne" seien, es aber nur auf deren Kenntnis und Tun ankomme. Dass dies so nicht zutrifft, wurde aber bereits eingangs erörtert.

Ein noch konkreterer Vortrag bezüglich einzelner vom Kläger benannter - leitender - Personen war i.Ü. schon nicht erforderlich. Insofern greifen die Grundsätze der sekundären Darlegungslast.

Grundsätzlich muss zwar der Anspruchsteller alle Tatsachen behaupten und beweisen, aus denen sich sein Anspruch herleitet. Dieser Grundsatz bedarf aber einer Einschränkung, wenn die primär darlegungsbelastete Partei außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und den Sachverhalt von sich aus nicht ermitteln kann, während dem Prozessgegner die erforderliche tatsächliche Aufklärung ohne weiteres möglich und auch zuzumuten ist. Dabei obliegt es dem Bestreitenden im Rahmen der sekundären Darlegungslast auch, zumutbare Nachforschungen zu unternehmen (BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 559/14, juris, Rn. 18).

Diese Voraussetzungen liegen vor. Der Kläger hat mit seiner Behauptung, die Vorstände und die Unternehmensleitung hätten Kenntnis von dem Einsatz der streitgegenständlichen Software gehabt, den maßgeblichen Personenkreis der Repräsentanten der Beklagten auch unterhalb der Ebene des Vorstands „im aktienrechtlichen Sinne" bezeichnet und zudem konkrete Personen benannt. Eine darüber hinausgehende namentliche Benennung weiterer Personen war hierbei nicht erforderlich, weil der Kläger davon keine Kenntnis hatte und er als Nichtkonzernangehöriger außerhalb des Geschehensablaufs steht. Insbesondere kann er nicht wissen, wie ganz konkret die interne Zuständigkeitsverteilung innerhalb des Volkswagenkonzerns und des Markenbereichs Volkswagen zum Zeitpunkt der Entwicklung war. Dass ein Weltkonzern wie die Beklagte auch unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne Personen wesensmäßige Aufgaben wie die Entwicklung von Motoren, den Einkauf, die Entwicklung einer Marke etc. zur selbständigen und eigenverantwortlichen Erledigung überträgt, ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Organisation und Überwachung des enorm großen Geschäftsbetriebs, die nicht allein von wenigen Personen des Konzernvorstands geleistet werden kann. Die Beklagte ist dem entsprechenden Vortrag

des Klägers denn auch nicht entgegen getreten. Demgegenüber ist es der Beklagten ohne weiteres möglich und zumutbar, die in den Entwicklungsprozess des Motors EA 189 eingebundenen Verantwortlichen bis zu den Bereichsvorständen und den Vorständen im aktienrechtlichen Sinn zu benennen.

Weiter ist unstreitig, dass unbenannte Mitarbeiter der Beklagten Kenntnis von dem Einsatz der Manipulationssoftware hatten. Und es ist naheliegend - und keinesfalls aus der Luft gegriffen und vom Kläger ins Blaue hinein behauptet -, dass jedenfalls die aus Repräsentanten bestehende Unternehmensführung unterhalb der Ebene des Konzernvorstands Kenntnis von den Vorgängen gehabt hat.

Die Beklagte hat die Kenntnis ihrer Repräsentanten nicht ausreichend bestritten und zudem ihrer diesbezüglichen sekundären Darlegungslast nicht genügt, so dass der Vortrag des Klägers gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig zu behandeln ist.

(a) Die Beklagte bestreitet, beschränkt auf die „Vorstände im aktienrechtlichen Sinne", dass diese Kenntnis von der Verwendung der Software im streitgegenständlichen Fahrzeugtyp zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses hatten. Damit bestreitet die Beklagte schon nicht, dass auf der Vorstandsebene unterhalb der Vorstände im aktienrechtlichen Sinn die Repräsentanten der Beklagten Kenntnis von dem Einsatz der Software hatten. Die Beklagte wäre im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast verpflichtet gewesen, substantiiert darzulegen, dass nach ihren Recherchen die in Betracht kommenden Repräsentanten keine Kenntnis von der Verwendung der Manipulationssoftware gehabt haben - zumal der Kläger hierzu in der Replik einen substantiierten Vortrag gehalten hat.

Entgegen der Auffassung der Beklagten ist sie auch nicht etwa deshalb von einer sekundären Darlegungslast befreit, weil es sich bei dem Bestreiten der Kenntnis um eine negative Tatsache handelt. Es ist nämlich unstreitig, dass das Wissen über die Verwendung der Manipulationssoftware bei der Beklagten vorhanden war. Die Beklagte hätte daher darlegen können, wie die interne Kommunikation verlaufen ist und dass die Information nicht die Repräsentanten der Beklagten erreicht hätte. Insofern war sie zu einem positiven Vortrag in der Lage. Dieser Vortrag war ihr auch zuzumuten, da angesichts der Bedeutung des Vorganges ein Exzess von nicht führenden Mitarbeitern der Beklagten als unwahrscheinlich erscheint. Es ist daher davon auszugehen, dass die namentlich nicht genannte Repräsentanten der Beklagten unterhalb der Ebene der Vorstände im aktienrechtlichen Sinne, die für die Entwicklung des Motors EA 189 sowie die Zulassung und den

Vertrieb des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps zuständig waren, in den Vorgang involviert waren.

(2) Die - von dem Kläger zum Teil benannten - im Übrigen unbenannten Repräsentanten der Beklagten unterhalb der Ebene des Vorstands im aktienrechtlichen Sinne haben vorsätzlich und mit Schädigungsvorsatz gehandelt. Ein vorsätzliches Handeln erfordert ein Wissens- und ein Wollenselement bezogen auf die maßgeblichen Umstände, hier die Schädigung der Klägerin. Der Handelnde muss die Schädigung gekannt oder zumindest vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen haben. Beim bedingten Vorsatz muss er die relevanten Umstände jedenfalls für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Da es sich beim Vorsatz um eine innere Tatsache handelt, lässt sich diese nur aus äußeren Umständen folgern. Hierbei kann beispielsweise die Leichtfertigkeit des Handelns oder die starke Gefährdung des betroffenen Rechtsguts die Schlussfolgerung im Einzelfall rechtfertigen. Allerdings ist der Grad der Wahrscheinlichkeit des Schadens kein alleiniges Kriterium für die Frage, ob der Handelnde mit dem schädigenden Erfolg einverstanden ist. Maßgeblich sind sämtliche Umstände des Einzelfalls (BGH, Urteil vom 20.12.2011 – VI ZR 309/10, juris, Rn. 10 f.; MüKoBGB/*Wagner*, aaO, § 826 Rn. 33)

Aus den geschilderten Umständen des Einzelfalls lässt sich ein Vorsatz der handelnden Personen feststellen. Es kann dahinstehen, ob die Warnung der Bosch GmbH einen konkreten Bezug zu der Entwicklung der Motoren EA 189 hatte. Bereits die Entwicklung eines gesonderten Betriebsmodus für den NEFZ widerspricht offensichtlich der Vorgabe der EG-VO 715/2007. Diese hat zum Ziel, bestimmte umweltrelevante Emissions- und Verbrauchswerte in einem normierten Prüfverfahren festzustellen, die möglichst nahe an den Werten im normalen Fahrzeugbetrieb liegen sollen (besonders deutlich: Erwägungsgrund Nr. 15 EG-VO 715/2007). Die Beklagte hat demgegenüber eine Steuerung eingesetzt, die nur für den Prüfzyklus zu reduzierten Emissionswerten führte und für den Normalbetrieb eine hiervon abweichende Behandlung der Abgase vorsah. Damit lassen die im Prüfzyklus festgestellten Werte keinen Rückschluss mehr auf die tatsächlichen Werte im praktischen Betrieb zu. Die Beklagte hat also ganz bewusst den Zweck der Verordnung ignoriert und die Aussagekraft des Tests für die von ihr hergestellten Fahrzeuge beseitigt, indem sie durch den Exklusivmodus für den Prüfstand die Funktionsweise des Fahrzeugs vom normalen Fahrbetrieb vollständig abgekoppelt hat. Sie hat damit den Test an sich seiner Funktion beraubt. Denn der Prüfzyklus ist nicht dazu da, zu testen, ob der Hersteller eine Software zu entwickeln vermag, die auf dem Prüfstand die „richtigen" Werte vortäuschen kann. Es geht - trotz vorgegebener Prüfmodi - allein um den Test des Abgasverhaltens des Fahrzeugs.

Bei der Produktion eines derart hochwertigen und strengsten Qualitätsanforderungen unterliegenden Produkts ist es ausgeschlossen, dass die Bedeutung der eindeutigen Vorschriften missverstanden worden sein konnten. Aus der Verwendung einer solchen offensichtlich rechtswidrigen Manipulationssoftware lässt sich folgern, dass den handelnden Personen die Angreifbarkeit der so erschlichenen EG-Typgenehmigung bekannt war. Die Täuschungshandlung rechtfertigt auch den Schluss, dass die handelnden Personen den daraus für die Erwerber möglicherweise entstehenden Schaden billigend in Kauf genommen haben. Wer im Zulassungsverfahren täuscht, rechnet damit, dass bei Offenlegung der verheimlichten Tatsache die getäuschte Behörde eine andere Entscheidung getroffen hätte bzw. ihre ursprüngliche Entscheidung revidiert. Andernfalls hätte kein Anlass für eine Täuschung bestanden. Der Beklagten als Automobilhersteller war bekannt, dass Fahrzeuge, die über keine EG-Typgenehmigung verfügen, ihre allgemeine Betriebserlaubnis verlieren und stillgelegt werden können. Der mögliche Schaden für die Fahrzeugeigentümer in der Form eines Wertverlustes bei Bekanntwerden der Manipulationssoftware ist so offensichtlich, dass sich daraus nur ein Inkaufnehmen seitens der handelnden Personen folgern lässt. Diesen war ohne vernünftigen Zweifel bekannt, dass bereits kleinste Fehler einen erheblichen Schaden, beispielsweise durch Rückrufaktionen, auslösen können. Umso mehr drängte sich ihnen auf, dass ein enormer Schaden entstehen würde, wenn sämtliche Fahrzeuge, in denen der Motor des Typs EA 189 verbaut war, ihre Zulassung verlieren würden.

e.

Der Kläger kann gemäß § 249 BGB Schadensersatz verlangen. Er hat einen Anspruch so gestellt zu werden, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Aufgrund der Umstände steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kläger das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass die EG-Typgenehmigung von der Beklagten unter Einsatz einer Manipulationssoftware erschlichen wurde und daher die Stilllegung im Falle eines Widerrufs der Zulassung drohte. Hierfür spricht die allgemeine Lebenserfahrung, dass niemand unnötig derartig erhebliche Risiken eingeht, wenn ihm auf dem Markt vergleichbare Produkte ohne entsprechende Risiken angeboten werden. Dabei ist unerheblich, dass das Kraftfahrt-Bundesamt sich später nicht zu einem Widerruf der Zulassung, sondern zu dem nachträglichen Erlass einer Auflage entschlossen hat. Maßgeblich ist auf den Zeitpunkt abzustellen, bei dem aufgrund der Handlung der Beklagten bei der Klägerin der Schaden eingetreten ist. Das ist der Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

Selbst wenn der Kläger die vom Kraftfahrt-Bundesamt geforderten „technischen Maßnahmen" (Software-Update und Strömungsgleichrichter) zwecks Fortbestands der Zulassung hat vorneh-

men lassen, beseitigt dies den Schaden nicht. Denn der Schaden liegt in dem Abschluss des Vertrages selbst, der von späteren Änderungen der Kaufsache nicht beeinflusst wird. Der Kläger kann daher die Rückgängigmachung des ihm in der Form des Abschlusses eines unvorteilhaften Vertrages entstandenen Schadens verlangen. Konkret hat der Kläger gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung des zum Erwerb des Fahrzeugs gezahlten Kaufpreises.

Im Wege des Vorteilsausgleichs hat der Kläger nicht nur - wie von ihm angeboten - das erworbene Fahrzeug herauszugeben, sondern auch die gezogenen Nutzungen.

Unstreitig hat der Kläger das Fahrzeug als Neufahrzeug erworben. Zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 22.01.2019 betrug die Kilometerlaufleistung 75.880 km.

Der Nutzungsvorteil errechnet sich aus dem Kaufpreis (hier netto) mit EUR 29.028,24 (Anlage K 1, dortige Rechnung) multipliziert mit der seit Vertragsschluss gefahrenen Laufleistung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung von 75.880 km geteilt durch die vom Gericht gem. § 287 ZPO unter Zugrundelegung einschlägiger Vergleichswerte (Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Auflage, Rn. 3574) geschätzten Restlaufleistung. Das Gericht schätzt gem. § 287 ZPO, dass ein Dieselfahrzeug des streitgegenständlichen Typs eine Gesamtfahrleistung von 250.000 km hat. Das bedeutet, dass der Kläger insgesamt einen Nutzungsvorteil in Höhe von EUR 8.810,65 gezogen hat, der in Abzug zu bringen ist, sodass ein Anspruch in Höhe von EUR 20.217,59 besteht.

Soweit der Kläger einen höheren Anspruch geltend macht, war die Klage insoweit im Übrigen abzuweisen.

f.

Der Zinsausspruch folgt aus § 280 Abs. 1, 2, 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB, da sich die Beklagte mit Ablauf der mit Schreiben vom 04.10.2017 (Anlage K 2) gesetzten Frist mit der Rückzahlung seit 19.10.2017 im Verzug befand. Ein Zinsbeginn ab 20.06.2013, wie im Klagantrag zu 1 beantragt, kommt jedoch unter keinem denkbaren Gesichtspunkt in Betracht.

2.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges ist zulässig und begründet. Der Kläger hat unter Vollstreckungsgesichtspunkten (§ 756 ZPO) ein rechtlich schutzwürdiges Interesse an der Feststellung des Annahmeverzuges. Dieser besteht gemäß §§ 293, 295 BGB. Der Kläger hat der Beklagten mit Schreiben vom 04.10.2017 die Herausgabe des Fahrzeugs Zug um Zug gegen Rückerstattung des Kaufpreises. Das hat die Beklagte abgelehnt (Schreiben vom 26.10.2017, anlage K 3).

3.

Der Kläger hat gemäß §§ 826, 249 BGB einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.171,67 €.

Für die berechtigte Forderung ist allerdings nur ein Gegenstandswert in Höhe der zugesprochenen Klageforderung zu Grunde zu legen sowie eine 1,3-fache Geschäftsgebühr, die Auslagenpauschale und die Umsatzsteuer. Unter der Berücksichtigung, dass es sich vorliegend um ein Massenverfahren handelt, bei dem neben der Ermittlung weniger Daten zum konkreten Fahrzeug der wesentliche Aufwand im Zusammenfügen von Textbausteinen liegt, der bei der Klägervertreterkanzlei gleichzeitig für mehrere Verfahren anfällt, ist ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr nicht gerechtfertigt.

II.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91, 92, 709 ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20
70182 Stuttgart

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Vorsitzende Richterin am Landgericht

Verkündet am 19.03.2019

Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Beglaubigt 20. März 2019
Stuttgart, der
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Landgerichts

LANDGERICHT STUTTGART

Justizsekretärin