

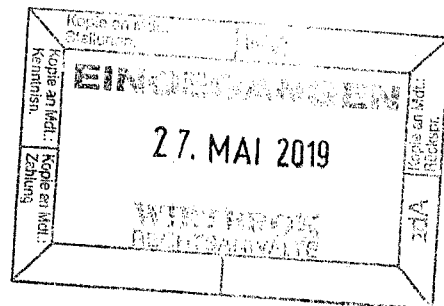
Landgericht Hamburg

Az.: 314 O 163/18

Verkündet am 22.05.2019

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Termin notiert



1. Bewerksfreude : 27.6.19

2. Bewerksfreude : 27.7.19 Urteil

Termin notiert

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-125/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 14 - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 03.04.2019 für Recht:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 20.900,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.10.2018 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW Golf VI 1,6 I TDI DPF Trendline, FIN und Zahlung einer Nutzungsentschädigung von € 4.961,37.
2. Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.355,06 freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 24 % und die Beklagte 76 % zu tragen.

5. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags für die Beklagte ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht zuvor die Beklagte Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Der Kläger begehrt Schadensersatz von der Beklagten als Herstellerin des Motors seines von der Volkswagen Automobile Hamburg gekauften VW-PKW Golf 1.6 TDI.

Der Kläger kaufte sich im Jahre 2012 bei der Volkswagen Automobile Hamburg den PKW VW VI 1,6 I TDI Trendline mit der Fahrgestellnummer _____ und der Fahrleistung von 30 km zu einem Kaufpreis von 20.990,00 €. Das Fahrzeug ist ausgestattet mit dem Dieselmotor EA189 Eu5. Die Beklagte hat diesen Motor entwickelt und geliefert.

Dieser Motor ist ausgestattet mit einer Software, die zwei unterschiedliche Betriebsmodi zur Steuerung der Abgasrückführung regelt. Im Modus 1, dem Testbetrieb (Europäischer Fahrzyklus NEFZ), kam es zu einer höheren Abgasrückführung und somit zu einem geringeren Ausstoß von Stickoxiden als im Modus 0, dem Modus für den Straßenbetrieb. Ab September 2015 wurde die Verwendung dieser Software mit zwei Betriebsmodi zur Fahrzeugsteuerung bekannt. Später ordnete das Kraftfahrzeugbundesamt den Rückruf derjenigen Fahrzeuge an, die mit der oben genannten Software ausgerüstet worden waren. Es gab der Beklagten auf, Maßnahmen zu entwickeln und nach Freigabe zu ergreifen, um die betroffenen Fahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Die EG-Typgenehmigung wurde nicht widerrufen. Die Beklagte hat dem Kläger ein kostenloses Software-update angeboten (Anlage K2) um den Anforderungen des Kraftfahrzeugbundesamtes zu genügen. Der Kläger hat dieses Software-update aufspielen lassen. Danach arbeitet das Fahrzeug nur noch in einem einheitlichen Betriebsmodus, dem ursprünglichen Modus 1. Das Kraftfahrzeugbundesamt hat bestätigt, dass durch das Update die Motorleistung, der Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Geräuschemissionen unverändert geblieben seien. Die Kilometerstand des streitgegenständlichen PKWs zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung betrug 59.115 km.

Der Kläger hat die Beklagte mit Schreiben vom 2.10.2018 (Anlage K3) zur Rücknahme des PKW und Erstattung des Kaufpreises aufgefordert.

Der Kläger ist der Auffassung, es handele sich bei der Software um eine unzulässige Abschalt-einrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Beklagte habe ihm durch die Entwicklung und den Vertrieb dieses Motors einen vorsätzlichen, sittenwidrigen Schaden zugefügt. Er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er davon gewusst hätte, dass das Fahrzeug mit einer sogenannten „Schummel-Software“ ausgestattet sei. Das Software-Update habe er durchführen lassen, um eine Stilllegung des Fahrzeugs zu vermeiden. Mit dem Update seien andere negative Folgen verbunden, wie mögliche Motorschäden, höherer Verbrauch, höhere Rußbelastung des Partikelfilters und der Abgasrückföhranlage und geringere Motorleistung sowie Fahrprobleme wie „Ruckeln“, höhere Lüftungsgeräusche und leichter Verbrennungsgeruch.

Die schädigende Handlung sei der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Bei der Beklagten hätten vertretungsberechtigte Organe von dem Mangel und des in Verkehrbringen der jeweiligen Motoren Kenntnis gehabt. Sie hätten die Schädigung der Kunden damit billigend in Kauf genommen. Die Täuschung sei auch sittenwidrig, da sie allein im Interesse der Beklagten zum Zwecke der Kostensenkung unter bewusster Inkaufnahme der wirtschaftlich nachteiligen Folgen für den Endkunden unter bewusster Verschleierung der Außerachtlassung der gesetzlichen Abgaswerte erfolgt sei. Dabei sei auch eine erhebliche Beeinträchtigung der Luftqualität und Gesundheitsgefährdungen der Bevölkerung in Kauf genommen worden. Soweit die Beklagte die Kenntnis der Organe der Beklagten von der Entwicklung und dem Einsatz der Software bestreitet, obliege es der Beklagten im Wege der sekundären Darlegungslast vorzutragen, wer konkret bei der Beklagten diese Entscheidungen zu verantworten habe.

Dem Kläger stehe daher gemäß § 826 BGB ein Schadensersatz auf Ersatz des negativen Interesses zu. Der Kläger sei so zu stellen wie er ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses gestanden hätte. Der Schaden bestehe in der Eingehung eines für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrages. Er habe daher einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages. Die Beklagte habe daher den Kaufpreis zu erstatten. Der Kläger ist der Auffassung, dass keine Nutzungsentschädigung im Wege des Vorteilsausgleichs anzurechnen sei. Eine Anrechnung von Nutzungsersatz würde dem Zweck des Schadensersatzanspruches widersprechen. Dies liefere dem Gebot effektiver Durchsetzung des Unionsrechts zuwider. Ansonsten würde der einzelne Betroffene davon abgehalten werden, sein Recht geltend zu machen. Auch würde hier die Anrechnung eines etwaigen Vorteils dem Zweck des Schadensersatzanspruches widersprechen und zu einer unbilligen

Entlastung des Schädigers führen. Die Beklagte habe mit dem Kaufpreis eine Eigenkapitalrendite von über 10 % erzielt. Jedenfalls sei von einer Gesamtnutzungsdauer von 500.000 km auszugehen. Weiterhin sei eine etwaige Nutzungsentschädigung nicht von dem Kaufpreis in Höhe von 20.900,00 € zu berechnen, sondern von einem wegen des eingebauten fehlerhaften Motors um 10 % geminderten Kaufpreis in Höhe von 18.810,00 €.

Die Beklagte schulde auch die Verzinsung des Kaufpreises ab Kaufpreiszahlung gemäß § 849 BGB .

Weiterhin begehrt der Kläger Freistellung von den Ansprüchen seines Prozessbevollmächtigten wegen der außergerichtlichen Rechtsverfolgung gegen die Beklagte in Höhe von 1.789,76 €. Wegen der komplexen und schwierigen Fragestellungen sowie der Bedeutung der Sache für den Kläger sei der Ansatz einer Gebühr von 2,0 gerechtfertigt.

Der Kläger beantragt

1. die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 20.900,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 6. 20.9.2012 zu bezahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW Golf VI 1,6 I TDI DPF Trendline, FIN
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs sich in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung des Prozessbevollmächtigten der des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von Euro 1.789,76 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte bestreitet, dass das streitgegenständliche Fahrzeug eine unzulässige Abschalteneinrichtung enthalte. Die Behauptungen des Klägers seien unsubstantiiert. Das Fahrzeug sei technisch sicher und in seiner Fahrbereitschaft nicht eingeschränkt. Die Abgasrückführung sei nicht Teil des Emissionskontrollsystems, sondern stelle lediglich eine innermotorische Maßnahme dar, die der Kontrolle der Verbrennung diene. Grenzwerte seien nicht überschritten, da die Emissionsgrenzwerte lediglich unter Laborbedingungen gelten. Der Motor verfüge über die erforderliche EG-Typgenehmigung. Jedenfalls durch das Aufspielen des Software-Updates sei das Fahrzeug mangelfrei. Es drohe kein Entzug der Typgenehmigung durch das Kraftfahrzeugbundesamt oder einer anderen Behörde. Das Software-Update sei von dem Kraftfahrzeugbundesamt freigegeben und bestätigt worden, dass das Fahrzeug allen Vorschriften entspreche. Das Fahrzeug leide nach dem Update auch nicht unter einer erhöhten Schadstoffemission oder einem sonstigen Mangel wie erhöhtem Verschleiß, es drohe kein Entzug der Typgenehmigung mehr und schließlich habe das Fahrzeug keine Wertminderung erlitten. Die Verkaufswerte für die entsprechenden Dieselfahrzeuge seien über knapp 2 Jahre stabil geblieben. Jedenfalls seien angebliche Werteinbußen nicht auf die streitgegenständliche Software zurückzuführen. Schließlich habe die Beklagte im Rahmen einer vertrauensbildende Maßnahme ihren Kunden zugesagt, bei eventuellen Beschwerden, die im Zusammenhang mit der technischen Maßnahme an Fahrzeugen mit diesen Motoren des Typs EA189 stehen und bestimmte Teile des Motor- und Abgasreinigungssystems betreffen, diese aufgreifen und im Wege der Kulanz beseitigen werde.

Weiter bestreitet die Beklagte eine Täuschungshandlung und die Kenntnis eines Organs der Beklagten von der Entwicklung und des Vertriebs der Software. Der Kläger habe nicht dargelegt, welche konkreten, unzutreffenden Angaben die Beklagte gemacht haben solle.

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei verglichen mit vergleichbaren Modellen anderer Hersteller tatsächlich emissionsarm sowie kraftstoffsparend und zwar unabhängig vom jeweilig aktiven Betriebsmodus. Dies betreffe auch das Emissionsverhalten vor der Durchführung des Software-Updates. Das Fahrzeug sei auch im tatsächlichen Straßenbetrieb sauberer als sämtliche andere vergleichbare Fahrzeuge. Es habe daher kein unzutreffendes Vorstellungsbild über die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs erzeugt werden können. Die Kausalität einer etwaigen Täuschungshandlung für den Kauf sei daher unplausibel. Jedenfalls habe der Kläger nichts zur Kausalität der angeblichen Täuschungshandlung für seine Kaufentscheidung substantiiert vorgetragen.

Schließlich sei eine etwaige Täuschungshandlung nicht zurechenbar. Die Entscheidungen seien unterhalb der Vorstandsebene getroffen worden. Der Beklagten obliege keine sekundäre Darlegungslast. Die Sachverhaltsermittlungen bezüglich der Kenntnis der Vorstandsmitglieder von der Verwendung der Umschaltlogik seien noch nicht abgeschlossen. Derzeit verfüge die Beklagte über keine Erkenntnisse, dass ein Vorstandsmitglied von der Umschaltlogik des Motors EA189 gewusst habe. Damit habe die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast genügt.

Auch sei eine etwaige Schädigung nicht sittenwidrig. Es fehle an der besonderen Verwerflichkeit. Der Schutzzweck der Verordnung (EG) 715/2007 diene nicht dem Schutz des einzelnen Käufers sondern der Verbesserung der Luftqualität im Allgemeinen. Ein Gebot der guten Sitten gerade im Verhältnis zum Käufer der Fahrzeuge lasse sich der Verordnung daher nicht entnehmen. Gewinnerzielungsabsicht sei per se nicht sittenwidrig, sondern dem System der sozialen Marktwirtschaft immanent. Gerade in Bezug auf die geringfügig eingetretenen Folgen sei eine Sittenwidrigkeit nicht zu erkennen. Die Gewährung von Gewährleistungsansprüchen sei insoweit ausreichend.

Dem Kläger sei auch kein Schaden entstanden. Das Fahrzeug sei für die Nutzungszwecke des Klägers uneingeschränkt gebrauchstauglich, es habe keine Werteinbußen erlitten. Auch bestehe kein merkantiler Minderwert. Leistung und Gegenleistung seien einander gleichwertig gewesen.

Die Beklagte ist weiter der Auffassung, dass sich der Kläger jedenfalls die gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs anrechnen lassen müsse. Dabei sei von einer maximalen Gesamtlauflistung von 200.000 km bis 250.000 km auszugehen. Es sei dabei auch der volle Kaufpreis zu Grunde zu legen, da ein etwaiger Mangel die Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs nicht einschränke.

Dem Kläger stehe auch kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises gemäß § 849 BGB zu. Die Zahlung eines Kaufpreises stelle nicht die Entziehung einer Sache dar. Die Beklagte befinde sich auch nicht in Annahmeverzug, da der Kläger der Beklagten die Rücknahme des Fahrzeugs nicht in einer den Annahmeverzug begründenden Weise angeboten habe. Insbesondere habe der Kläger keine Nutzungsentschädigung abgezogen. Mangels Anspruchs schulde die Beklagte auch nicht Ersatz der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Schließlich sei eine Geschäftsgebühr in Höhe von 2,0 auch überhöht. Der vorliegende Fall weise keine besondere Schwierigkeiten in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht auf.

Hinsichtlich des Parteivortrags im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und im tenorierten Umfang begründet.

I. Zulässigkeit der Klage

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist das Landgericht Hamburg zur Entscheidung des Rechtsstreits örtlich zuständig gemäß § 32 ZPO. Der Kläger macht vorliegend Schadenersatzansprüche aus einer unerlaubten Handlung der Beklagten geltend. Begehungsort ist dabei sowohl der Handlungs- als auch der Erfolgsort. Da das streitgegenständliche Fahrzeug von dem in Hamburg wohnhaften Kläger erworben, bezahlt und genutzt wurde, ist jedenfalls der Erfolgsort der unerlaubten Handlung dort, wo in ein geschütztes Rechtsgut (Vermögen) des Klägers eingegriffen wurde, und damit im Bereich des Landgerichts Hamburg (vgl. hierzu u. a. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 30. Oktober 2017, Aktenzeichen 5 SA 44/17, zitiert nach juris.de, Rn. 19 und 20 mit weiteren Nachweisen).

II. Begründetheit der Klage

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch in Höhe des von ihm gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Entschädigung für die Nutzung des Fahrzeuges Zug um Zug gegen Rückgabe/Rückübereignung desselben. Es besteht aber kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises ab Kaufpreiszahlung und auf Feststellung des Annahmeverzuges. Der Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Anwaltskosten ist im tenorierten Umfang begründet.

1. Dem Kläger steht gem. § 826 BGB ein Schadensersatzanspruch gegenüber der Beklagten auf Rückabwicklung des streitgegenständlichen Kaufvertrages zu. Durch die Entwicklung,

Herstellung und das Inverkehrbringen des wie oben beschrieben Dieselmotors vom Typ EA189 hat die Beklagte eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung gegenüber den Käufern, hier dem Kläger, begangen.

a) Täuschungshandlung

Unstreitig besaß der streitgegenständliche Motor eine Software für die Motorsteuerung mit zwei Betriebsmodi, darunter einen, der auf dem Prüfstand eine für die Abgasrückführung optimierten Steuerung vorsah. Auf dieser Grundlage wurde bei dem Kraftfahrzeugbundesamt für den Motor eine Typenzulassung erwirkt ohne die hierfür zuständige Behörde davon in Kenntnis zu setzen. Da die Motoren zur Weiterveräußerung an Kunden wie den Kläger ohne Hinweis auf die Erwirkung der Typengenehmigung und Betriebszulassung ohne Hinweis auf die manipulativ wirkende Software bestimmt waren, liegt auch eine Täuschungshandlung (mittelbar über die Verkäufer) gegenüber dem Endkunden vor.

b) Sittenwidrigkeit

Die Täuschung ist auch sittenwidrig. Sittenwidrig ist ein Verhalten immer dann, wenn es nach seinem unter zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermittelndem Gesamtcharakter in dem Sinne dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zuwiderläuft, dass es mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 19.11.2013, Az. VI ZR 336/12.) Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

Die Beklagte hat bei dem von ihr hergestellten Motoren durch den Einbau einer Erkennungssoftware bewirkt, dass der Testlauf auf einem Abgasprüfstand erkannt und sodann der Motor in einen Modus gesetzt wird, bei dem die gesetzlichen Grenzwerte der EU-Verordnung 715/2007/EG über die Typengenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) für Abgase eingehalten werden, während in jeder anderen Situation ein Vielfaches des gesetzlich zulässigen Abgasgrenzwertes ausgestoßen wird. Dieser Mechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfmodus ist als sogenannte "Abschalteinrichtung" rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der EU-VO (vgl. BGH, Beschluss vom 8.1.2019, VIII ZR 225/17, Rz. 10 ff.). Es stellt zudem ein manipulatives Verhalten dar,

welches gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Das Verhalten der Beklagten hat gravierende Auswirkungen auf Millionen betroffener Dieselfahrzeuge. Diese produzieren nicht zugelassene Schadstoffemissionen und beeinträchtigen damit die Umwelt, insbesondere die Luftqualität in den Städten. Die Beklagte hat planmäßig Aufsichtsbehörden, Verbraucher und Wettbewerber getäuscht, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Fahrzeuge bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu benachteiligen und die Umwelt zu schädigen, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen (vgl. LG Kiel, Urteil vom 18. Mai 2018, 12 O 371/17, juris).

Dabei geht das Gericht davon aus, dass – anders als der Vortrag der Beklagten – eine rückwirkende Entziehung der Typenzulassungsgenehmigung durchaus rechtlich möglich gewesen wäre, auch wenn die Voraussetzungen des § 19 StVZO, nach denen eine solche Genehmigung lediglich dann entzogen werden kann, wenn nachträgliche Änderungen an dem Fahrzeug vorgenommen werden, möglicherweise nicht direkt eingreifen. Dass die Typenzulassungsgenehmigung als Verwaltungsakt jedoch dann rückwirkend aufgehoben werden kann, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen nicht tatsächlich vorlagen, sondern lediglich manipulativ dessen Anschein erweckt wurde, richtet sich nach den Grundsätzen der Bestandskraft von Verwaltungsakten und kann nicht streitig sein. Dass das Kraftfahrzeugbundesamt bzw. die entsprechende ausländische Behörde hiervon tatsächlich keinen Gebrauch gemacht hat, steht dem nicht entgegen. Allein die diesbezügliche Rechtsunsicherheit stellt bereits einen gravierenden Mangel der mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeuge dar (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 3.1.2019, Az. 18 U 70/18, zitiert nach juris.de, Rdnr. 28).

Dieses Ergebnis ist auch nicht unter Schutzgesetz Gesichtspunkten zu korrigieren (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 5.3.2019, 13 U 142/18, juris).

c) Vorsatz

Die sittenwidrige Schädigung erfolgte vorsätzlich. § 826 BGB setzt kein absichtliches oder arglistiges Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste. Es ist auch nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat, sondern es reicht für den Schädigungsvorsatz aus, dass der Schädiger die Art des Schadens vorausgesehen und den Eintritt des Schadens jedenfalls billigend in Kauf

genommen hat (vgl. Sprau in Palandt, BGB, 78. Auflage, § 826 BGB, Rn. 11). Unter dieser Prämisse ist von einem vorsätzlichen Handeln durch die verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§ 31 BGB) der Beklagten auszugehen. Die Abgassoftware wurde gerade zu dem Zweck entwickelt, über die tatsächlichen Abgaswerte zu täuschen. Dies erfolgte nicht zur Verwendung in einem Einzelfall oder für eine überschaubare Anzahl von Fällen, sondern für ganze Motoren, welche in einer Vielzahl von Fahrzeugen verbaut worden sind. Dieses planmäßige Vorgehen lässt den Rückschluss auf ein vorsätzliches Handeln der Verantwortlichen der Beklagten zu. Zwar hat der Kläger sämtliche Voraussetzungen des § 826 BGB darzulegen und zu beweisen. Der Kläger hat dazu vorgetragen, dass die Entwicklung und der Einsatz der Erkennungssoftware in dem hergestellten Motor (EA 189) mit Kenntnis von Vorstandsmitgliedern, insbesondere dem früheren Vorstand Herrn Dr. Winterkorn, über viele Jahre hinweg erfolgt sei. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Entwicklung und Einführung einer Erkennungssoftware in Motoren von Millionen betroffener Fahrzeuge weltweit ohne Kenntnis und Billigung der Konzernführung der Beklagten kaum denkbar ist. Dem Kläger, der nur von der Entwicklung und dem Einsatz der Software Kenntnis erlangte, der aber keinen Einblick in die innere Organisationsstruktur der Beklagten hatte, konnte nur mit den naheliegenden Geschehensabläufen sowie Mitteilungen aus Presse und behördlichen Ermittlungen vortragen, weiterer Vortrag war ihm nicht möglich. Da es sich um interne Abläufe bei der Beklagten handelte, hätte es in der Folge der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast obliegen, konkret darzulegen, wie es zu der Entwicklung und dem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstands kommen konnte (vgl. insoweit auch ausführlich OLG Karlsruhe, a.a.O.). Insoweit hätte die Beklagte in Bezug auf die Geschäftsverteilung, die jeweiligen Verantwortungsträger und die konkrete personelle Besetzung der einzelnen Bereiche vortragen müssen. Dem ist die Beklagte nicht hinreichend nachgekommen.

Da ein Weiterverkauf der Fahrzeuge zu erwarten und üblich ist, erstreckte sich der Schädigungsvorsatz auch auf die Erwerber von Gebrauchtfahrzeugen.

d) Schaden

Der bei dem Kläger eingetretene Vermögensschaden liegt bereits darin, dass dieser in Unkenntnis der im Fahrzeug vorhandenen rechtswidrigen Abschaltvorrichtung das Fahrzeug erwarb und damit einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abschloss. Dass der vom Kläger abgeschlossene Kaufvertrag für diesen negativ ist, ergibt sich bereits daraus, dass kein durchschnittlicher Verbraucher in Kenntnis des Vorhandenseins einer illegalen

Abschalteinrichtung und dem Wissen, dass bei Entdecken der Abschalteinrichtung Fahrverbote und ein Stilllegen des Fahrzeuges durch das KBA drohen, ein solches Fahrzeug, zu dem hier vereinbarten Kaufpreis kaufen würde. Der Kläger hat ein mit einem Sachmangel behaftetes Fahrzeug erworben, da die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde bestand und es damit an der Eignung der Sache für die gewöhnliche Verwendung, der Nutzung im Straßenverkehr, fehlte (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019, VIII ZR 225/17). Der Schaden des Klägers in Form des ungewollten Vertrages ist unabhängig davon eingetreten, ob das streitgegenständliche Fahrzeug durch die verwendete Software einen Wertverlust erlitten hat oder ob das streitgegenständliche Fahrzeug emissionsarm und kraftsparend ist. An dem Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses ändert es ferner nichts, dass der Kläger die technische Überarbeitung (Software-Update) des Fahrzeuges hat durchführen lassen um eine Stilllegung des Kfz zu verhindern. Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an (vgl. OLG Karlsruhe, a.a.O.). Hinzu kommt, dass der arglistig getäuschte Käufer einer mangelhaften Sache sich nicht auf den Versuch der Beseitigung des Mangels verweisen zu lassen braucht. Es ist schon nicht klar, ob der Mangel durch das Software-Update überhaupt beseitigt wurde. Die Beklagte hat insoweit nicht dargelegt, wie diese Software im Detail funktioniert. Ist die Wirkungsweise des Updates auf Dauer aber noch unsicher und allgemein am Markt ein Dieselfahrzeug mit einem von der Manipulationssoftware betroffenen Motor auch nach der Durchführung des Updates noch als ein „betroffenes“ Fahrzeug bewertet, liegt nach Auffassung des Gerichts jedenfalls noch ein Schaden vor.

e) Kausalität

Der Kläger hat dargelegt, dass er das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er von der manipulierten Software Kenntnis gehabt hätte. Dies ist nachvollziehbar und entspricht der Lebenserfahrung. Die Täuschung betraf hier die Zulassungsfähigkeit des erworbenen Pkw. Soweit diese in Frage stand, drohte die Stilllegung des Pkw. Der Mangel gefährdet daher den elementaren Zweck des Autokaufs, nämlich die Fortbewegungsmöglichkeit auf öffentlichen Straßen. Dass ein Käufer dieses Risiko nicht in Kauf genommen hätte, liegt für das Gericht auf der Hand. Die Beklagte hat dies nicht widerlegt.

d) Schadenshöhe

Die Beklagte ist in der Folge verpflichtet, die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs des streitgegenständlichen Fahrzeuges rückgängig zu machen. Sie hat dem Kläger gegen Rücknahme des Fahrzeuges den Kaufpreis zu erstatten, wobei im Wege der Vorteilsausgleichung eine Anrechnung der Nutzungsentschädigung zu erfolgen hat.

Die Vorteilsausgleichung ist hier nicht deshalb ausgeschlossen, weil eine solche Anrechnung den Schädiger einer sittenwidrigen Handlung unbillig entlasten würde. Zum einen dient der Schadensersatzanspruch lediglich dem Ausgleich für erlittene Schäden und hat keine Straffunktion. Zum anderen werden bei der typisierenden Schätzung des Schadensersatzes zulässigerweise zu Lasten des Herstellers der anfängliche viel höhere Wertverlust und der anfängliche höhere Nutzen für den Käufer nicht berücksichtigt.

Auch gebietet die effektive Durchsetzung des Gemeinschaftsrechtes nicht das Unterlassen der Vorteilsausgleichung. Zur effektiven Durchsetzung des Gemeinschaftsrechts sind die Mitgliedsstaaten zwar gehalten wirksame Sanktionen zu verhängen. Derartige Sanktionen sind im deutschen Recht allerdings im Straf- und Ordnungswidrigkeitengesetz angesetzt und sind nicht im Rahmen der zivilrechtlichen Haftung zu korrigieren.

Der Wertersatz berechnet sich bei Gebrauchtwagen nach folgender Formel (vgl. BGH, Beschluss vom 09. Dezember 2014, VIII ZR 196/14, juris): $\text{Gebrauchsvorteil} = \text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrenere Kilometer./} \cdot \text{voraussichtliche Restlaufzeitleistung}$. Auf der Grundlage dieser Formel hat eine Berechnung der zu leistenden Nutzungsentschädigung zu erfolgen. Zum Schluss der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges unstreitig 59.115 km. Zu dem Zeitpunkt des Kaufes betrug die Kilometerleistung 30 km. Der Kläger fuhr somit 59.085 km mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Bei der Berechnung der Restlaufzeit zu dem Zeitpunkt des Kaufes geht das Gericht im Wege der Schätzung, § 287 ZPO, von einer Gesamtfahrleistung bei entsprechenden Dieselfahrzeugen von 250.000 km aus. Die Restlaufleistung des streitgegenständlichen Gebrauchtfahrzeuges betrug bei dem Kauf danach 249.970 km. Daraus ergibt sich ein Abzug wegen Nutzungsentschädigung in Höhe von EUR 4.961,37 (EUR 20.990,00 x 59085 km./ 249970 km).

Es ist auch bei der Berechnung nicht von einem geminderten Gebrauchswert auszugehen. Eine Einschränkung im Gebrauch des Fahrzeuges ist weder konkret vorgetragen noch ersichtlich.

e) Zinsanspruch

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 BGB. Mit Schreiben vom 02.10.2018 haben die Prozessbevollmächtigten des Klägers die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 16.10.2018 zur Rückzahlung des Kaufpreises aufgefordert und die Rückgabe/Rückübereignung des Fahrzeugs angeboten. Die Beklagte befindet sich mit der Kaufpreisrückzahlung daher seit dem 16.10.2018 in Verzug.

Es besteht kein Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises vom Tag der Kaufpreiszahlung an gem. § 849 BGB. Grundsätzlich sind Schadensersatzansprüche vor Verzug nicht zu verzinsen. Hiervon bildet der Anspruch gem. § 849 BGB eine Ausnahme wenn Wertersatz wegen der Entziehung einer Sache durch unerlaubte Handlung zu leisten ist. Sachen im Sinne dieser Vorschrift kann auch Geld sein. Hier liegt aber keine Entziehung von Geld im Sinne der Vorschrift vor. Die Vorschrift hat den Sinn und Zweck, bei der Entziehung von Geld ohne konkrete Schadensberechnung eine pauschale Nutzungsentschädigung zuzusprechen. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn der Geschädigte in betrügerischer Weise zur Herausgabe von Geld ohne Gegenleistung bestimmt wird. Anders ist es jedoch hier. Der Kläger hat für den Kaufpreis eine Gegenleistung erhalten, die er auch genutzt hat. Wäre der Kaufvertrag nicht zustande gekommen, hätte er das Geld nicht anderweitig angelegt (und Nutzungen erzielen können) sondern er hätte einen anderen Pkw erworben. Dann hätte ihm das Geld aber auch nicht für eine anderweitige Nutzungsziehung zur Verfügung gestanden. Daher kann der Kläger vor Verzug nicht die Verzinsung seines Kaufpreises verlangen.

3. Feststellung des Annahmeverzuges

Mit Schreiben vom 02.10.2018 haben die Prozessbevollmächtigten des Klägers zwar die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 16.10.2018 zur Rückzahlung des Kaufpreises aufgefordert und die Rückgabe/Rückübereignung des Fahrzeugs angeboten. Mit diesem wörtlichen Angebot im Sinne des § 295 BGB, das die Beklagte nicht angenommen hat, ist die Beklagte aber nicht in Annahmeverzug geraten, da der Kläger seine Zug- um Zug -Leistung, nämlich Zahlung der Nutzungsentschädigung nicht mit angeboten hat, bzw. nicht von der geforderten Kaufpreiszahlung abgezogen hat (vgl. LG Kiel, Urteil vom 18.05.2018, 12 O 371/17). Die potenziell weit reichenden 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 die klagende Partei entgegen ihres Klageantrags zur Herausgabe auch gegen Zahlung

eines geringeren Betrags bereit, hätte sie der Beklagten ohne Schwierigkeiten ein entsprechendes wörtliches Angebot zukommen lassen können. Ohne ein solches Angebot kann eine solche Bereitschaft nicht unterstellt werden.

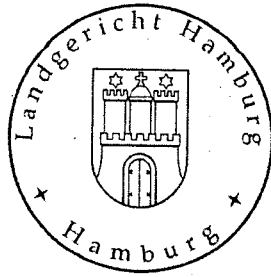
4. Vorgerichtliche Anwaltsgebühren

Der Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten beruht ebenfalls auf § 826 BGB, wobei das erkennende Gericht als erstattungsfähig jedoch lediglich eine 1,3-Geschäftsgebühr nebst Postpauschale und Mehrwertsteuer auf den Gegenstandswert von € 29.900,- ansetzt, d.h. $1,3 \times 863,- = 1.121,90$ zuzüglich EUR 20,- = EUR 1.141,90 zuzüglich USt= EUR 213,16, insgesamt also EUR 1.355,06. Die Klägerseite hat nicht ausreichend dargelegt, dass es sich um eine überdurchschnittlich schwierige oder aufwendige Angelegenheit handelt. Der besondere Wert, den das Fahrzeug für den Kläger haben mag, findet sich schon in der Höhe des Gegenstandswertes wieder. Im Übrigen weist der Fall auch keine Vielzahl von schwierigen Rechtsproblemen auf, die den Fall einzigartig machen. Es ist gerichtsbekannt, dass auch der Klägervertreter eine Vielzahl dieser Fälle betreut, so dass von einem einzigartigen Fall nicht die Rede sein kann.

4. Nebenentscheidungen

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus §§ 91, 92 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 709 ZPO, §§ 708 Ziff. 11, 711 ZPO..

Vorsitzende Richterin am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift
Hamburg, 23.05.2019

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig