

Beglaubigte Abschrift



**Landgericht Lüneburg**

Geschäfts-Nr.:  
9 O 231/18

Verkündet am:  
30. April 2019

Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Termin notiert

1. Bern ...

15.6.19

2. Bern ...

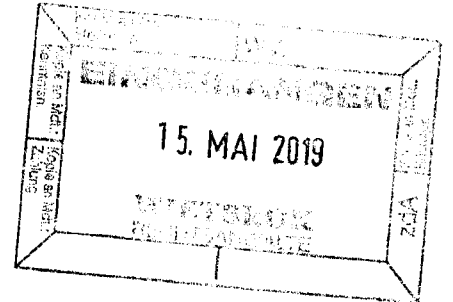
15.7.19

Termin notiert

**Im Namen des Volkes!**

**Urteil**

In dem Rechtsstreit



Kläger

des Herrn r

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte,  
Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg,  
Geschäftszeichen: VW-98/17-FW

gegen

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

Prozessbevollmächtigte:

wegen Rückabwicklung eines KFZ-Kaufvertrages

hat die 9. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg auf die mündliche Verhandlung vom  
9. April 2019 durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht : als  
Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 8.461,55 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-  
Punkten über dem Basiszinssatz ab dem 24. März 2012 zu zahlen, in der Zeit vom  
24. März 2012 bis zum 18. Juni 2018 jedoch nur in Höhe von maximal 4%, Zug-um-  
Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Golf 6 2,0 I TDI, Trendline,
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs im  
Antrag zu 1.) bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 39%, die Beklagte zu 61%.
5. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Zwangsvollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn die Beklagte vor der Vollstreckung nicht Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

\*\*\*\*\*

### Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin auf Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges in Anspruch.

Der Kläger erwarb am 24. März 2012 beim einen  
PKW VW Golf 6, 2,0 TDI Trendline, Fahrgestellnummer zum  
Preis von 13.700,00 € als Gebrauchtwagen. Die Kilometerleistung betrug 25.568 km. Auf  
den Kaufvertrag vom 24. März 2012 (Bl. 30 d. A.) wird Bezug genommen. Der Kläger  
nutzt das Fahrzeug seit der Übergabe. Am Tag der letzten mündlichen Verhandlung  
betrug die Laufleistung 111.387 km.

Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs.

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. Es erließ am 14. Oktober 2015 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.

Nach Freigabe der Software durch das Kraftfahrt-Bundesamt bot die Beklagte bei den streitgegenständlichen Fahrzeugen an, diese Software aufzuspielen, die dazu führen soll, dass nunmehr auch im normalen Verkehr die öffentlich-rechtlichen Grenzwerte eingehalten werden. Der Kläger ließ das Softwareupdate durchführen.

Der Kläger forderte die Beklagte außergerichtlich durch Anwaltsschreiben vom 4. Juni 2018 unter Fristsetzung zum 18. Juni 2018 zur Rückzahlung des Kaufpreises auf und fragte an, wann und wo er das streitgegenständlichen Fahrzeugs zurückgeben könne. Die Beklagte kam dem Verlangen nicht nach.

Der Kläger behauptet, dem Vorstand der Beklagten sei die Entwicklung, Produktion und Einbau der unzulässigen Dieselmotoren mit der geschilderten Motorsteuerungssoftware bekannt gewesen; dieser hätte dies gebilligt.

Er ist der Ansicht, er müsse sich keinen Nutzungsersatz anrechnen lassen. Hilfsweise ist er der Meinung die Motorleistung betrage zwischen 275.000 und 500.000 km.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte wird verurteilt, an ihn EUR 13.700,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 24. März 2012 zu zahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Golf 6 2,0 I TDI, Trendline,
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen

Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.461,32 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bestreitet ein vorsätzliches Handeln der verantwortlichen Organmitglieder der Beklagten. Vorstandsmitglieder seien an der Entwicklung der Motoren nicht beteiligt gewesen.

Bezüglich einer etwaigen Nutzungsentschädigung meint die Beklagte, dass bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine zu erwartende Gesamtleistung von 200.000 km bis 250.000 km anzunehmen sei.

Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Die Klage ist der Beklagten am 21. November 2018 zugestellt worden.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

I. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, so dass er die Rückzahlung des Kaufpreises von 13.700,00 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 5.238,45 €, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen

Fahrzeugs verlangen kann. Die Beklagte befindet sich mit der Rücknahme des Fahrzeugs im Annahmeverzug.

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 vorsätzlichen sittenwidrigen 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 zu vereinbaren 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) Die Voraussetzungen einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung sind vorliegend erfüllt. Das Verhalten der Beklagten verstößt gegen die guten Sitten. Dies ergibt eine Abwägung aller Umstände des Einzelfalles (vgl. nunmehr auch OLG Köln, Beschluss vom 3. Januar 2019 – 18 U 70/18 -).

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

Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, 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 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.

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. Die Beklagte rechnete damit, dass die mit der sog. „Schummelsoftware“ ausgerüsteten Fahrzeuge ohne Hinweis auf die Einwirkung der Typengenehmigung unter Einsatz der manipulativ wirkenden Software weiterveräußert werden würden. Zwar ist Gewinnstreben als Motiv des Handelns eines Wirtschaftsunternehmens nicht verwerflich. 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 des Klägers verletzt. Der Dieselmotor vom Typ EA 189 ist als Mittelklassemotor 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 aus dem Jahr 2015, mit dem 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 Kraftfahrtbundesamt erhielten und damit einen Entzug der Typgenehmigung verhinderten. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages nicht absehbar, insbesondere deshalb nicht, weil die durch die Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes erforderlich gewordenen Nachrüstungsmaßnahmen durch die Beklagte erst aufwendig entwickelt werden mussten.

Dem Schadensersatzanspruch des Klägers aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826, 31 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.

c) Dem Kläger ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden.

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 (BGHZ 161, 361, 366 f.).

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für den Kläger 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 den Kläger schon deshalb ein Schaden, weil dieser 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 den Kläger 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.

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 des Klägers im Rahmen des Schadensersatzes beanspruchen kann, ist mit der Nachrüstung des Fahrzeugs jedoch nicht entfallen.

Ein Schaden des Klägers 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.

d) 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. Der Kläger hat eine entsprechende Kenntnis auf Vorstandsebene der Beklagten hinreichend substantiiert behauptet. Er hat diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für ihn 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 (BGHZ 140, 156, 158 f.). Dies ist hier der Fall. Der Kläger 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 des Klägers, der Vorstand der Beklagten habe Entwicklung und Vertrieb der Motoren angeordnet oder zumindest gebilligt, 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 sind. 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 sein soll.

e) Das Verhalten der Beklagten war schließlich kausal für den Vertragsschluss des Klägers und damit den ihm entstandenen Schaden. Dabei ist es unerheblich, ob es dem Kläger 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 waren.

f) Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist der Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von 8.461,55 € 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 8.461,55 € ergibt sich aus der Differenz des Kaufpreises von 13.700,00 € und einer mit 5.238,45 € zu bemessenen Nutzungsentschädigung. Diese ist zulasten des Klägers unter dem Gesichtspunkt des Bereicherungsverbots im Deliktsrecht als Vorteilsausgleichung anzusetzen. Denn der Kläger hat das Fahrzeug tatsächlich genutzt und damit Gebrauchsvorteile gezogen, denen ein eigenständiger Vermögenswert zukommt. Für die Berechnung des Nutzungsersatzes ist der Kaufpreis durch die voraussichtliche Restnutzungsdauer zu teilen und der sich daraus ergebende Satz mit den gefahrenen Kilometern zu multiplizieren (vgl. etwa Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. 2017, Rdnr. 3564; Gaier, in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 2016, § 346, Rdnr. 27 m. w. N.). Bei einer zu erwartenden Gesamtleistung des Fahrzeugs von geschätzt 250.000 km ergibt sich eine Restnutzungslaufleistung von 224.432 km. Da der Kläger mit dem Fahrzeug insgesamt 85.819 km zurückgelegt hat, ergibt sich unter Zugrundelegung der o. g. Berechnungsmethode ein anzurechnender Wertersatzanspruch des Beklagten in Höhe von 5.238,45 € (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 18. Mai 2018 – 8 U 198/17 –, Rn. 41, juris).

2. Der Anspruch auf Zinsen ergibt sich für die Zeit zwischen Zahlung des Kaufpreises und der Rechtshängigkeit aus § 849 BGB, allerdings maximal in Höhe von 4%, ab dem 19. Juni 2018 aus Verzug gemäß §§ 280 Abs. 1 und 2, 286, 288 BGB (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 26. November 2007 – II ZR 167/06 -).

3. Der weitere Antrag des Klägers, festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, ist ebenfalls begründet. Die Voraussetzungen des Annahmeverzuges sind erfüllt. Der Kläger hat der Beklagten mit Anwaltsschreiben vom 4. Juni 2018 unter Fristsetzung zum 18. Juni 2018 die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs angeboten und um Mitteilung gebeten, wann er das Fahrzeug wo abgeben könne. Dies entspricht den Voraussetzungen eines wörtlichen

Angebots der Leistung gemäß § 295 BGB. Ein wörtliches Angebot genügt gemäß § 295 BGB, weil die Beklagte gemäß § 269 Abs. 1 BGB durch Annahme des Fahrzeugs an der Leistung mitzuwirken hat; ein tatsächliches Angebot war daher nicht erforderlich.

4. Der Anspruch auf Freistellung hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten war abzuweisen. Zu einem schlüssigen Vortrag eines Anspruchs auf Erstattung/Freistellung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten gehört, dass der Kläger dem Prozessbevollmächtigten außergerichtlich zunächst nur einen bedingten Auftrag erteilt hat. Dass dies so gewesen ist, wird nicht vorgetragen und ist in der Sache auch unwahrscheinlich. Im Übrigen ist eine 2,0 – Gebühr angesichts der allseits bekannten Thematik und der außergerichtlichen Tätigkeit des Prozessbevollmächtigten, die lediglich ein einfaches Schreiben (vom 4. Juni 2018) umfasst, unangemessen.

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht nach §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

**Beglaubigt:**

Lüneburg 03.05.2019

Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts

