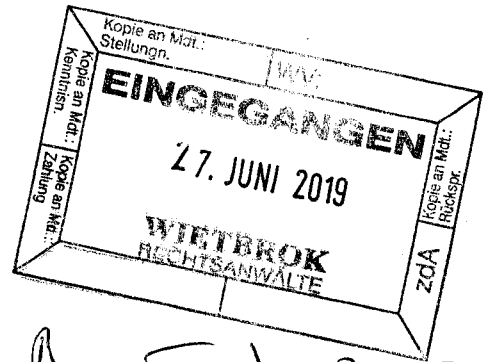


Landgericht Hamburg

Az.: 311 O 72/19

Verkündet am 25.06.2019

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Der Titel 27.7.19
Der Bg. Titel 27.8.19
TBS 27.12.19
F. W. A.

Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

, 21075 Hamburg

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Wietbrok, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-133/18-FW

gegen

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

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 11 - durch den Richter am Landgericht Dr. Leverenz als Einzelrichter auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 28.05.2019 für Recht:

- 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 8.514,70 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 09.11.2018 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung des PKW Golf Trendline 2,0 I TDI, FIN
2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 4 Prozent aus € 19.350 seit dem 19.02.2009 bis zum 08.11.2018 zu zahlen.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 09.11.2018 mit der Rücknahme des im Tenor zu 1. bezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in

Höhe von € 808,13 freizustellen.

5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 56 Prozent und die Beklagte 44 Prozent zu tragen.
7. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 19.350,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte im Zusammenhang mit dem sog. VW-Abgasskandal auf Schadensersatz bzw. Rückabwicklung in Anspruch.

Am 19.02.2009 erwarb der Kläger bei der Firma Raffay GmbH & Co. KG ein neues Fahrzeug der Marke Volkswagen, Modell Golf Trendline 2,0 | TDI, mit der FIN 1 (Anlage K 1). Der Kaufpreis betrug € 19.350,-.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem EA 189 Dieselmotor ausgestattet und vom sog. VW-Abgasskandal betroffen. Es verfügt über eine Software, die erkennt, ob sich der Wagen auf einem technischen Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Auf dem Rollenprüfstand sorgt die Software für einen geringeren Stickstoff-Ausstoß als im Normalbetrieb. Die Motorleistung wird mit der Folge gedrosselt, dass Abgaswerte erreicht werden, die die Vorgaben der Euro 5-Norm erfüllen. Im Betrieb auf der Straße kommt die Software nicht zur Anwendung und es werden andere Emissionswerte erreicht.

Am 11.01.2017 hat der Kläger das ihm angebotene Update an seinem Fahrzeug durchführen lassen (Anlage K 2).

Mit Anwaltsschreiben vom 25.10.2018 ließ der Kläger die Beklagte (vergeblich) auffordern, bis zum 08.11.2018 den Kaufpreis des Fahrzeugs zu erstatten (Anlage K 3).

Das Fahrzeug wies am 28.05.2019 einen Kilometerstand von 139.991 km auf.

Der Kläger behauptet, die Software mit der verbotenen „Abschalteinrichtung“ sei in Kenntnis und mit Billigung der verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten in alle EA 189 Motoren eingebaut worden.

Weiterhin behauptet der Kläger, für ihn sei die Werbung der Beklagten und ihrer Tochterunternehmen mit der besonderen Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugtyps ein besonders schlagkräftiges Kaufargument gewesen. Hätte er (der Kläger) von dem höheren Stickoxid-Ausstoß und dem Er-

fordernis einer Nachbesserung gewusst, hätte er das Fahrzeug nicht erworben. Nun müsse er das Risiko tragen, dass das von ihm gefahrene Fahrzeug stillgelegt werden könnte. Darüber hinaus habe das mangelhafte Fahrzeug durch die Manipulation einen beträchtlichen Wertverlust erlitten; sein Marktwert sei erheblich gesunken. Eine Nacherfüllung durch die Beklagte sei unzumutbar. Das Aufspielen eines Updates sei nicht geeignet, eine ausreichende Nacherfüllung herbeizuführen.

Der Kläger meint, ihm stünde gegen die Beklagte ein Anspruch auf Rückabwicklung gemäß § 826 BGB zu. Die Beklagte könne keine Nutzungsentschädigung geltend machen. Jedenfalls sei bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung von € 4.716,36 € - ausgehend von einer Laufleistung zum Zeitpunkt der Klageeinreichung von 129.273 km - zum einen von einer Gesamtlauflistung von 500.000 km auszugehen. Zum anderen sei der Minderwert des Fahrzeugs zu berücksichtigen, so dass lediglich ein Kaufpreis von € 17.415,- in die Berechnung einzustellen sei.

Fernerhin könnten gemäß §§ 849, 246, 291 BGB Zinsen seit dem 19.02.2009 sowie Rechtsanwaltsgebühren (u.a. eine 2,0 Geschäftsgebühr) verlangt werden.

Die Klageschrift vom 21.11.2018 wurde der Beklagten am 04.01.2019 zugestellt (Bl. 38 d. A.). Mit Schriftsatz vom 27.05.2019 (Bl. 242 d. A.) beantragt der Kläger nunmehr,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn € 19.350,- nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.02.2009 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW Golf Trendline 2,0 I TDI, FIN
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. genannten Fahrzeuges in Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.789,76 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor: Der Kläger stütze sein Begehren auf unsubstantiierte, un schlüssige und haltlose Behauptungen. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei stets technisch sicher und fahrbereit gewesen. Es verfüge über alle erforderlichen Genehmigungen und sei mangelfrei. Es liege keine unzulässige Abschalt einrichtung vor; die Gefahr des Entzugs der Typgenehmigung oder einer eingeschränkten Nutzbarkeit bestehe nicht. Der Stickoxidausstoß sei nicht höher als ausgewiesen. Dementsprechend nutze der Kläger das Fahrzeug auch weiterhin ohne Gebrauchseinschränkung. Im Übrigen sei die ursprünglich verwendete Umschaltlogik inzwischen durch ein Software Update beseitigt. Jedenfalls nach dem Update würden die geltenden Grenzwerte eingehalten. Einen ersatzfähigen Schaden habe der Kläger nicht erlitten. Eine merkantile Wertminderung des Fahrzeugs sei nicht eingetreten. Eine angebliche Täuschung über die Emissionswerte des Fahrzeugs sei nicht kausal für die Kaufentscheidung des Klägers geworden. Ein sittenwidriges und vorsätzliches Handeln der Beklagten sei vom Kläger nicht ausreichend vorgetragen und nachge-

wiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten zum Sach- und Streitstand wird auf die zur Gerichtsakte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen und das Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 28.05.2019 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und im tenorierten Umfang begründet.

I.

Das Landgericht Hamburg ist örtlich zuständig. Der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gemäß § 32 ZPO ist gegeben. Der Kläger macht gegen die Beklagte u.a. einen Anspruch wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB geltend. Der Schadensort als Ort, an dem die Schädigung des Klägers eingetreten ist, liegt im Bezirk des angerufenen Gerichts, denn der Kläger hat das mit der Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug in Hamburg gekauft. Darüber hinaus befindet es sich an seinem Wohnort in Hamburg.

II.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch gemäß § 826 BGB auf Rückzahlung von € 19.350,- abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von € 10.835,30 (= € 8.514,70) Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeuges.

Zwar wird die Frage, ob der Hersteller von Fahrzeugen mit der „Abschaltsoftware“ gemäß § 826 BGB haftet, unterschiedlich beurteilt; beide Parteien haben entsprechende Urteilslisten eingereicht. Jedoch folgt die erkennende Kammer den überzeugenden Entscheidungen anderer Kammern des Landgerichts Hamburg (u.a. Urteil vom 13.11.2018 zu 307 O 311/17; Urteil vom 18. Mai 2018 zu 308 O 308/17, juris) und der Rechtsprechung des OLG Kölns (Beschlüsse gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zu 18 U 70/18) und des OLG Karlsruhes (eingehend begründeter Beschluss vom 05.03.2019 zu 13 U 142/18, juris).

1.

Nach § 826 BGB ist, wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Durch das Inverkehrbringen der mit der „Schummelsoftware“ ausgestatteten Dieselmotoren hat die Beklagte ihre Kunden und damit auch den Kläger vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt und deshalb Schadensersatz zu leisten (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 16, juris).

a)

Das Versehen der Dieselmotoren mit der Software und das Inverkehrbringen der Motoren unter Täuschung der zuständigen Zulassungs- und Prüfungsbehörden ist eine sittenwidrige Handlung (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 17, juris).

aa)

Objektiv sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, d.h. mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (Palandt/Sprau, 77. Aufl., 2018, § 826 Rn. 4). Sittenwidrig handelt danach, wer eine Sache, von deren Mangelhaftigkeit er weiß, in der Vorstellung in den Verkehr bringt, dass die betreffende Sache von dem Erwerber in unverändert mangelhaftem Zustand an einen ahnungslosen Dritten, der in Kenntnis der Umstände von dem Geschäft Abstand nehmen würde, veräußert werden wird (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 27, juris).

bb)

Nach diesen Maßstäben ist die Software objektiv sittenwidrig.

Das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik stellt eine konkludente Täuschung dar; denn mit dem Inverkehrbringen gibt ein Hersteller konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist. Dies war vorliegend allerdings nicht der Fall, weil die verwendete Umschaltlogik in der Motorsteuerungssoftware als verbotene Abschaltvorrichtung zu qualifizieren ist mit der Folge, dass der Widerruf der Typgenehmigung droht (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 9, juris).

Das manipulative Verhalten im Haus der Beklagten verstößt gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Es stellt nicht nur eine konkludente Täuschung der Käufer und Kaufinteressenten dar, sondern es hat gravierende Auswirkungen. Millionen betroffener Dieselfahrzeuge produzieren weit überhöhte Schadstoffemissionen und beeinträchtigen damit insbesondere die Luftqualität in den Innenstädten mit der Folge von Gesundheitsgefährdungen für die Bevölkerung. Eine Vielzahl von Kunden wurde von der Beklagten unter Ausnutzung des Vertrauens der Käufer in die Seriosität der Beklagten und in eine öffentliche Institution (Kraftfahrt-Bundesamt) allein im Profit- und Absatzinteresse und unter Inkaufnahme der wirtschaftlichen Schädigung der jeweiligen Käufer und der Umwelt dazu veranlasst, manipulierte Fahrzeuge der Beklagten zu erwerben (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 29 ff., juris).

(1) Die Beklagte hat bei den betroffenen Dieselmotoren die Motorsteuerungssoftware so programmiert, dass sie den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) erkannte und die Abgasbehandlung in den sogenannten Modus 1 versetzte. Im realen Fahrbetrieb auf der Straße lief das Fahrzeug hingegen im Modus 0 mit der Folge eines erheblich höheren Stickoxidausstoßes. Nur durch diese für das Kraftfahrtbundesamt und andere

Prüfbehörden nicht erkennbare und nicht offenbarte Programmierung erlangte die Beklagte die EU-Typengenehmigung.

Schon allein in diesem Umstand liegt mit Rücksicht auf die daraus folgende Rechtsunsicherheit für die Typengenehmigung und die Betriebszulassung der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeuge ein gravierender Mangel (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 28, juris; siehe auch BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 4 ff., juris).

In Kenntnis dieses Mangels haben die Mitarbeiter der Beklagten die mit der manipulativ wirkenden Software ausgerüsteten Motoren des Typs EA 189 Eu5 den zum VW-Konzern gehörenden Herstellern gerade zum Zweck der Weiterveräußerung an potentielle Kunden überlassen (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 29, juris).

(2) Die Beklagte hat bei ihren Kunden bzw. den Endabnehmern, die die Interna bei der Beklagten nicht kennen, einen Vertrauenstatbestand geschaffen, der nicht der Realität entspricht. Der Käufer eines Kraftfahrzeugs kann nicht nur davon ausgehen, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs die notwendige EG-Typgenehmigung formal vorliegt, sondern auch davon, dass keine nachträgliche Rücknahme oder Änderung droht, weil die materiellen Voraussetzungen bereits bei Erteilung nicht vorgelegen haben. Entsprechend dieser selbstverständlichen Käufererwartung ist der Inverkehrgabe des Fahrzeugs der Erklärungswert beizumessen, dass auch die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung vorlagen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 13, juris).

(3) Dass ein Kaufinteressierter typischerweise von dem Erwerb eines mangelbehafteten bzw. mit rechtlichen Unsicherheiten belasteten Fahrzeugs Abstand nimmt, liegt auf der Hand. Im Regelfall wird sich der Erwerber eines Neufahrzeugs, der die Wahl zwischen einer Vielzahl von Anbietern hat, keinen (unkalkulierbaren) Unwägbarkeiten aussetzen.

b)

Die beschriebenen Handlungen erfolgten vorsätzlich und sind der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen. Den verantwortlich handelnden Personen im Konzern der Beklagten waren die Sittenwidrigkeit und Rechtswidrigkeit ihrer Handlungen bewusst. Hiervon ist jedenfalls prozessual auszugehen. Der diesbezügliche Vortrag des Klägers erfolgt nicht ins Blaue hinein.

aa)

Aus der Heimlichkeit des Einsatzes der Software gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt, den beteiligten Stellen und den potentiellen Kunden ergibt sich mit hinreichender Sicherheit, dass die beteiligten Mitarbeiter der Beklagten in der Vorstellung handelten, dass

- der Einsatz der Software zu Schwierigkeiten hinsichtlich der Typengenehmigung und der Betriebszulassung der so ausgestatteten Fahrzeuge führen könnte und
- potentielle Kunden solche mit rechtlichen Unsicherheiten belasteten Fahrzeuge nicht ohne weiteres erwerben würden (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn.

30, juris).

bb)

Diese Kenntnisse und Vorstellungen der mit der Software befassten Mitarbeiter sind der Beklagten nach § 31 BGB zuzurechnen, weil aufgrund des Sach- und Streitstandes davon auszugehen ist, dass der Vorstand der Beklagten nicht nur über umfassende Kenntnisse von dem Einsatz Manipulationssoftware verfügte, sondern auch in der Vorstellung die Herstellung und die Inverkehrgabe der mangelbehafteten Motoren veranlasste, dass diese unverändert und ohne entsprechenden Hinweis weiter veräußert werden würden (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 31, juris).

Die Entwicklung bzw. Beauftragung und flächendeckende Verwendung einer solchen Manipulationssoftware, von der viele Millionen Fahrzeuge betroffen sind und die zu einer gezielten Täuschung der Prüfungsbehörden in verschiedenen Ländern der Welt führten, kann nicht ohne das Wissen und die Billigung der Konzernführung erfolgt sein. Die nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit müssen ebenso wie die mit einer Aufdeckung verbundenen Unannehmlichkeiten der Käufer und deren wirtschaftliche Schädigung mindestens billigend in Kauf genommen worden sein. Es kann damit dahinstehen, welche Person im Vorstand der Beklagten wann Kenntnis von den Handlungen hatte. Nach der Lebenserfahrung erscheint es jedenfalls ausgeschlossen, dass eine Manipulation von diesem Ausmaß bzw. eine weitreichende Strategieentscheidung mit außergewöhnlichen Risiken für den gesamten Konzern ohne Kenntnis der verantwortlichen „verfassungsmäßig berufenen Vertreter“ der Beklagten erfolgt ist (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 20, juris; näher OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 49 ff., juris).

Da es bei dem Einsatz der Software um Umstände handelt, die die interne Organisation der Beklagten betreffen, kann die Beklagte weder weitere Anforderungen an die primäre Darlegungslast des Klägers stellen noch den Vortrag des Klägers einfach bestreiten (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 32 ff., juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 60 ff., juris). Es oblag ihr vielmehr, substantiiert darzulegen, wie es zu einem Einbau der Software ohne Kenntnis des Vorstandes gekommen sein soll. Dies ergibt sich aus der sie treffenden sekundären Darlegungslast. Eine solche Darlegung ist der Beklagten auch zuzumuten, denn nur sie kann hierzu darlegen, wer die Software eigenmächtig ohne Inkenntnissetzung des Vorstandes entwickelt und anschließend „flächendeckend“ in die Steuerung der Dieselmotoren eingespielt haben soll. Die Beklagte ist ihrer Vortragslast nicht nachgekommen. So hat die Beklagte nicht konkret darlegt, wie es dazu gekommen sein soll, dass einzelne Mitarbeiter unter Ausschluss des Vorstandes die mangelhafte Software pflichtwidrig beauftragt, bezahlt und verwenden ließen (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 35, juris).

c)

Durch die Handlung der Beklagten hat der Kläger einen Vermögensschaden erlitten.

Der Schaden liegt bereits im Abschluss des Kaufvertrages (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 17, juris). Der Kläger hat in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen PKW erworben und damit einen ihm wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Das Fahrzeug entsprach

nicht seinen berechtigten Erwartungen; denn der Kläger hat ein Fahrzeug erworben, welches zwar formell die Voraussetzung der EURO 5-Norm erfüllte, tatsächlich aber fehlten die verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erfüllung dieser Norm. Unabhängig davon, in welcher Höhe das Fahrzeug im Wert gemindert ist, genügt es für die vom Kläger angestrebte Rückabwicklung, dass das Fahrzeug mit einer Software ausgestattet war, die zu Unsicherheiten hinsichtlich des Fortbestandes der Typgenehmigung und der Betriebszulassung führte sowie nach den verbindlichen Vorgaben des Kraftfahrtbundesamtes einen Rückruf und ein Update mit einer seitens des Kraftfahrtbundesamtes genehmigten Software des Herstellers erforderte (OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 39 - 40, juris).

Für die Frage, ob ein Schaden eingetreten ist, kommt es allein auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses an. Später erfolgte Angebote zur Schadenswiedergutmachung bleiben damit außer Betracht (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 20, juris). Insbesondere führt der Umstand, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach Aufspielen des Software-Updates möglicherweise das Fahrzeug materiell-verwaltungsrechtlich die Voraussetzungen der Euro 5-Norm erfüllt und sich ein Entzug der Zulassung abwenden lässt, nicht dazu, dass dem Kläger bei Kauf des Fahrzeuges kein Schaden entstanden ist; denn damals stand mangels Aufdeckung des sog. VW-Abgasskandals das Software-Update noch gar nicht im Raum. Wie die Zulassungsbehörden mit der streitgegenständlichen Software umgehen würden, war zur Zeit des Vertragsschlusses nicht absehbar (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 19, juris).

d)

Die Schädigung war kausal für den Kaufentschluss des Klägers. Der Kläger hat mit dem Erwerb des Fahrzeugs einen für ihn wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen. Das ergibt sich schon daraus, dass nach allgemeiner Lebenserfahrung kein verständiger Kunde ein Fahrzeug erwirbt, wenn die Beklagte vor dem Kauf darauf hinweisen hätte, dass die im Fahrzeug eingesetzte Software nicht gesetzeskonform ist und es bei Entdeckung der Manipulationen zu Problemen mit dem Kraftfahrtbundesamt kommen kann (näher OLG Köln, Beschluss vom 03. Januar 2019 – 18 U 70/18 –, Rn. 44 - 46, juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 21 ff., juris).

2.

Die Beklagte muss die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis einschließlich der dem Kläger entstandenen Nebenkosten Zug um Zug gegen Herausgabe des PKW erstattet (§ 273 BGB).

3.

Der Kläger kann den Kaufpreis allerdings nur abzüglich der erlangten Gebrauchsvorteile für die Nutzung des Fahrzeugs erlangen. Dies folgt aus dem schadensrechtlichen Grundsatz des Vorteilsausgleichs. Es ist eine Saldierung vorzunehmen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 –, Rn. 112, juris).

a)

Das Fahrzeug wies zum Schluss der mündlichen Verhandlung am 28.05.2019 eine Laufleistung von 139.991 km auf. Die Gesamtlauflistung schätzt das Gericht auf 250.000 km. Für den Gebrauchsvorteil (Bruttokaufpreis x gefahrene km / Gesamtlauflistung) muss der Kläger daher einen Nutzungsersatz von € 10.835,30 leisten (€ 19.350,- * 139.991 km / 250.000 km).

b)

Dem kann der Kläger nicht erfolgreich entgegenhalten, dass sein Fahrzeug während seiner Besitzzeit mangelhaft war. Denn mit der Software ging keine Beeinträchtigung der Nutzung einher. Konkrete Einschränkungen der Nutzbarkeit des eigenen Fahrzeugs hat der Kläger zumindest nicht vorgetragen. Dass die streitgegenständliche Software die Nutzbarkeit der Fahrzeuge, in die sie eingebaut war, nicht beeinträchtigte, zeigt sich auch schon daran, dass sie lange Zeit unentdeckt blieb (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 23, juris).

III.

Die Beklagte befindet sich im Annahmeverzug. Der Kläger bat mit Schreiben seines Prozessbevollmächtigten vom 25.10.2018 um Mitteilung der Beklagten, wann und wo das Fahrzeug abgegeben werden könne und solle (Anlage K 3). Dieses wörtliche Angebot genügt gem. § 295 Satz 1 Alt. 2, Satz 2 BGB. Die Beklagte wäre verpflichtet gewesen, das Fahrzeug abzuholen. Denn Erfüllungsort deliktischer Schadensersatzansprüche ist dort, wo der Wiederherstellungspflicht genügt werden kann, z.B. wo sich die beschädigte Sache befindet (Krüger, in: Münchener Kommentar zum BGB, 7. Auflage 2016, § 269, Rn. 43). Dies war hier der Wohnort des Klägers (LG Hamburg, Urteil vom 18. Mai 2018 – 308 O 308/17 –, Rn. 24, juris). Die Beklagte hat spätestens mit Zugang des Schriftsatzes zur Anzeige der Verteidigungsbereitschaft und dem darin enthaltenen Antrag auf Klageabweisung dieses Angebot abgelehnt.

IV.

Die geltend gemachten Rechtsanwaltskosten in Höhe von ursprünglich € 1.570,80 und – ohne Begründung - nunmehr € 1.789,76 sind dem Grunde nach Teil des nach § 826 BGB ersatzfähigen Schadens. Allerdings sind die Gebühren auf einen Streitwert von € 8.514,70 zu berechnen. Des Weiteren ist die Geltendmachung einer 2,0-Gebühr nicht angemessen und deshalb nicht erforderlich. Vor dem Hintergrund, dass es sich für den Klägervertreter, der derartige Klagen gleichlautend in einer Vielzahl erhebt, um Massenverfahren handelt, in denen sich ein deutlicher Synergieeffekt beim Prüfungs- und Formulierungsaufwand ergibt, ist ein über der Regelgebühr von 1,3 zuzüglich Postpauschale und Umsatzsteuer liegendes Honorar nicht erstattungspflichtig. Danach errechnet sich ein Betrag von insgesamt € 808,13.

V.

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 849, 246 BGB sowie aus §§ 286, 288, 291 BGB (LG Siegen, Urteil

vom 09. Januar 2019 – 1 O 36/18 –, Rn. 27 m.w.N., juris).

Wer durch eine unerlaubte Handlung dazu bestimmt wird, Geld zu überweisen, kann vom Schädiger eine Verzinsung nach §§ 849, 246 BGB in Höhe von 4 % verlangen. Der Kläger ist durch die vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Beklagten veranlasst worden, den Kaufvertrag zu schließen und den Kaufpreis an den Verkäufer zu zahlen. Die mit der Zahlung beginnende Zinspflicht (19.02.2009) endet grundsätzlich mit dem konkreten Schadensersatzverlangen, vorliegend mit dem Ablauf der im außergerichtlichen Aufforderungsschreiben vom 25.10.2018 gesetzten Frist zum 08.11.2018.

Danach folgt der Zinsanspruch aus Verzug (§§ 286, 288 Abs. 1 BGB) bzw. ab Rechtshängigkeit aus § 291 BGB.

VI.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 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 Hamburg
Sievekingplatz 1
20355 Hamburg

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** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Das elektronische Dokument muss

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite www.justiz.de verwiesen.

Richter am Landgericht