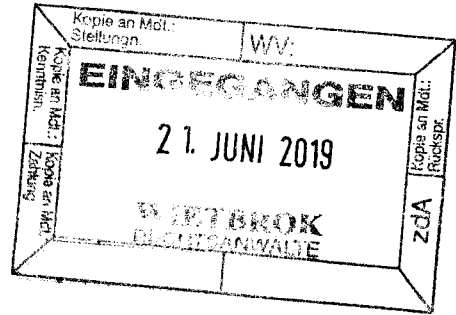


13 O 294/18

Verkündet am 19.06.2019

gez.

als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle



Landgericht Kiel

Urteil

Im Namen des Volkes

Bei Fw 21.7.19
Bei Dgr Fw 21.8.19
TD Bei 21.12.19
vol Fw

In dem Rechtsstreit

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-159/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzen-
den Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatz

hat die 13. Zivilkammer des Landgerichts Kiel durch die Richterin am Landgericht
als Einzelrichterin für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 19.394,35 nebst Zinsen in
Höhe von fünf Prozentpunkte über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem
19.01.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW VW Ti-
guan Cup Sport & Style 2,0 L TDI sowie
weitere € 970,00 an den Kläger zu zahlen.

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe einer 1,5 Gebühr aus € 24.700,00 zuzüglich Mehrwertsteuer freizustellen nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten auf den sich ergebenden Betrag seit 19.01.2019.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits. 82 : 18

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe des 1,1 fachen des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger kaufte am 28.08.2015 von einem VW Vertragshändler den im Tenor bezeichneten VW Tiguan, der bei Kauf einen Kilometerstand von 8.660 aufwies, zum Preis von € 24.700,00. Weitere Details ergeben sich aus der Anlage K1 (Bl. 34 d. A.).

In dem PKW ist ein Motor des Typs EA 189 verbaut. Diesen Motortyp hat die Beklagte entwickelt und in Verkehr gebracht. Der Motor verfügt über zwei Betriebsmodi. Die eingebaute Software verfügt über eine Fahrzykluserkennung, die erkennt, wenn das Fahrzeug den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), nämlich den Prüfstand zur Emissionskontrolle, durchläuft. Der Motor schaltet dann in den Betriebsmodus 1, in dem ein Teil des Abgases wieder dem Motor zugeführt wird, damit insbesondere der Stickoxidausstoß verringert wird. Im normalen Straßenverkehr, d.h., wenn das Fahrzeug sich nicht auf dem Prüfstand befindet, ist der Betriebsmodus 0 aktiv. In diesem Modus ist der Ausstoß von Stickoxiden wesentlich höher als im Betriebsmodus 1. Dies wurde im September 2015 in der Öffentlichkeit bekannt. Mit Bescheid vom 15.10.2015 verpflichtete das Krafftahrt-Bundesamt die Beklagte, die von ihm als unzulässige Abschaltvorrichtung gewertete Programmierung des Motors EA 189 in allen betroffenen Fahrzeugen zu entfernen bzw. zu ändern.

Daraufhin führte der Verkäufer des Fahrzeugs am 20.09.2016 ein Softwareupdate für das Motorsteuerungsgerät durch. Auf Anlage K2 (Bl. 40 d. A.) wird ergänzend Bezug genommen.

Mit Schreiben seiner Bevollmächtigten vom 06.12.2018 (Anlage K 3, Bl. 41 d. A.), auf das wegen der Einzelheiten Bezug genommen wird, verlangte der Kläger die Rückzahlung des Kaufpreises gegen Übereignung des Fahrzeugs binnen zwei Wochen.

Der Kläger behauptet,

der PKW würde die gesetzlichen Emissionswerte nicht einhalten. Die von der Beklagten vorgenommene Programmierung der Motorsteuersoftware sei gesetzeswidrig, denn sie verstoße gegen die maßgeblichen EU-Verordnungen. Der Vorstand der Beklagten hätte bereits seit 2008 von der Softwaremanipulation gewusst und die Serienherstellung des Motors sowie dessen Vermarktung dennoch veranlasst, um eigene Absatzzahlen und die der Tochterunternehmen zu optimieren. Der Mangel des Fahrzeugs werde durch das Software Update nicht beseitigt. Wegen der weiteren Einzelheiten des Vortrags des Klägers wird auf die Seiten 6 bis 23 der Klagschrift und die weiter eingereichten Schriftsätze Bezug genommen.

Mit seiner der Beklagten am 18.01.2019 zugestellten Klage begehrt der Kläger Rückzahlung des Kaufpreises sowie Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Der Kläger stellt folgende Anträge:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klägerpartei 24.700,- € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkte über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 28.08.2015 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des PKW VW Tiguan Cup Sport & Style 2,0 L TDI, ...
2. Es wird 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 1.899,24 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint,

die ursprüngliche Steuerung des EA 189 Motors stelle durchaus keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar, vielmehr handele es sich bei dem Betriebsmodus 0 lediglich um einen partikeloptimierten Modus. Die Beklagte bestreitet, dass das Fahrzeug einen höheren Schadstoffausstoß habe, als von ihr, der Beklagten, angegeben. Dazu trägt sie vor, es existiere keine für das streitgegenständliche Fahrzeug maßgebliche gesetzliche Vorgabe, die die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im normalen Straßenbetrieb verlange. Für die EG-Typengenehmigung seien nur die Werte auf dem Prüfstand, dem sogenannten NEFZ, maßgeblich. Sie, die Beklagte, kläre noch auf, wie die in den EA 189 Motoren zum Einsatz kommende Software entstanden sei. Bisher lägen keine Erkenntnisse dafür vor, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung der Software beteiligt gewesen seien und deren Einsatz gebilligt hätten. Die Beklagte behauptet, dass die technische Überarbeitung, das sogenannte Softwareupdate, lediglich Kosten in Höhe von 35,00 € netto verursachen würde und keine nachteiligen Veränderungen für die Lebensdauer und andere Parameter des Motors habe. Wegen weiterer Einzelheiten des Vorbringens der Beklagten wird auf die Klagerwiderung (Bl. 61 ff. d.A.) und die weiter eingereichten Schriftsätze Bezug genommen.

In der mündlichen Verhandlung am 19.06.2019 hat der Kläger ein Handyfoto gezeigt, das

den Tachostand des Fahrzeuges an jenem Tag mit 71.241 km zeigt. Dies wird von der Beklagten nicht bestritten.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zum ganz überwiegenden Teil aus §§ 826, 31 BGB begründet, denn die Beklagte hat den Kläger in einer gegen die guten Sitten verstoßenen Weise vorsätzlich geschädigt.

Die Voraussetzungen von § 826 BGB sind gegeben. Die schädigende Handlung der Beklagten besteht in dem Inverkehrbringen des Motortyps EA 189 zum Zweck des Weiterverkaufs in den Fahrzeugen der zum Konzern gehörenden Marken. Denn die Steuerung des Motors EA 189 ist gesetzeswidrig programmiert. Sie bewirkt, dass das Fahrzeug erkennt, dass es auf dem Prüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) betrieben wird und versetzt den Motor dann in den Betriebsmodus 1, bei dem ein Prozess zur jedenfalls teilweisen Abgasrückführung in Gang gesetzt ist, was zu einer geringeren Emission von Stickoxiden führt als im Betriebsmodus 0, der im normalen Fahrbetrieb auf der Straße zur Anwendung kommt. Im Betriebsmodus 0 ist der Ausstoß von Stickoxiden erheblich höher als im Betriebsmodus 1. Ein Fahrzeug mit einem EA 189 Motor „täuscht mithin im Prüfstand einen niedrigeren Stickoxidausstoß vor, als er im Fahrbetrieb entsteht (LG Arnberg, Urteil vom 14.06.2017 - 1 O 25/17 - bei juris Rn. 22 mit zahlreichen Nachweisen aus der Rspr.). Unabhängig von den technischen Details muss diese Art der Motorsteuerung deshalb als unzulässige Abschaltvorrichtung bezeichnet werden, denn eine grundlegend andere Art der Abgasbehandlung auf dem Prüfstand läuft dem Zweck des Prüfverfahrens zuwider. Es ist zwar richtig, dass die auf dem Prüfstand gemessenen Werte, verglichen mit den Werten im realen Fahrbetrieb, immer gewisse Abweichungen aufweisen werden, weil es schon im Hinblick auf Fahrgeschwindigkeit, Außentemperatur und verschiedene andere Parameter im realen Fahrbetrieb unendlich viele verschiedene Situationen gibt, wohingegen auf dem Prüfstand nur einzelne Situationen überprüft werden können. Gleichwohl muss eine prinzipielle Vergleichbarkeit der auf dem Prüfstand und im realen Fahrbetrieb erreichten Werte gegeben sein, um die Einhaltung von Grenzwerten beurteilen zu können. Denn Grenzwerte werden schließlich für den Betrieb in der Realität festgelegt. Die Schadstoff-

messung auf dem Prüfstand ist deshalb nur sinnvoll, wenn sich das zu testende Fahrzeug gerade auch hinsichtlich der Abgasbehandlung in dem Modus befindet, der auch dem realen Fahrbetrieb zugrunde liegt. „Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann deshalb nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden.“ (LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, bei juris Rdn. 32; genauso LG Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, bei juris Rn. 22 mit zahlreichen weiteren Nachweisen aus der Rspr.). Dementsprechend hat die Regulierungsbehörde, nämlich das Kraftfahrt-Bundesamt, die in den EA 189 Motoren verbaute Software auch für eine unzulässige Abschaltvorrichtung gehalten und damit seinen Bescheid vom 15.10.2016 begründet. Darüber hinaus ergibt sich auch aus dem bekanntlich von der Staatsanwaltschaft Braunschweig verhängten Bußgeld von einer Milliarde Euro gegen die Beklagte, dass das Inverkehrbringen des EA 189 Motors einen gravierenden Gesetzesverstoß darstellt.

Die Beklagte haftet über § 31 BGB für das Inverkehrbringen des hier in Rede stehenden Motorentyps, obwohl nicht feststeht, dass und welche Personen im Vorstand den Entwicklungsauftrag 189 gegeben haben und über die Serienherstellung des Motors und seine Vermarktung entschieden haben.

Gemäß § 31 BGB ist einer juristischen Person das Handeln ihrer verfassungsgemäß berufenen Vertreter als eigenes Handeln zuzurechnen. Die primäre Darlegungs- und Beweislast dafür, welche Vertreter gehandelt haben, liegt beim Anspruchsteller, also dem Kläger. Der Kläger hat auch entsprechende Behauptungen aufgestellt. Trotz des Bestreitens der Beklagten ist eine Beweisaufnahme aber nicht veranlasst, denn die Beklagte trifft hier eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht nachgekommen ist. Der Gegner der primär darlegungspflichtigen Partei darf sich nämlich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn er detaillierte Kenntnisse von dem darzulegenden Geschehensablauf hat, der Gegner hingegen keine eigenen Erkenntnisse der maßgeblichen Tatsachen besitzt (BGH, Urteil vom 07.12.1998, Az. II ZR 266/97, bei juris Rn. 11). Dies ist hier der Fall, denn es geht um interne Abläufe und Entscheidungen bei der Beklagten, von denen die Beklagte jede, der Kläger unmittelbar aber überhaupt keine Kenntnis hat. Trotz Hinweises in der Terminladung hat die Beklagte jedoch keine konkreten Angaben gemacht. Zuvor hatte sie vorgetragen, es würde noch geprüft, wer verantwortlich sei. Das vermag die Beklagte nicht

zu entlasten, denn erstens ist es vollkommen unglaublich, dass eine so wesentliche strategische Entscheidung, wie die Entwicklung und Vermarktung eines gesetzeswidrigen Motortyps mit erkennbar enormer wirtschaftlicher Reichweite, nicht vom Vorstand getroffen oder doch jedenfalls „abgesegnet“ (so LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, bei juris Rdn. 38) worden ist, sondern von einem am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Entwickler in eigener Verantwortung umgesetzt worden sein soll. Zweitens ist es ebenso unglaublich, dass die Beklagte seit Bekanntwerden des Dieselskandals vor nunmehr fast drei Jahren immer noch nicht herausgefunden haben will, wer in ihrem Hause verantwortlich ist (so auch LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, bei juris Rdn. 38; LG Arnsberg, Urteil vom 14.06.2017, Az. 1 O 25/17, bei juris Rn. 55; LG Kleve, Urteil vom 31.03.2017, Az. 3 O 252/16, bei juris Rn. 84-92).

Aber selbst dann, wenn tatsächlich kein verfassungsmäßig berufener Vertreter die maßgeblichen Entscheidungen getroffen haben sollte, - was allerdings bei lebensnaher Betrachtung als rein theoretische Möglichkeit erscheint - müsste die Beklagte sich so behandeln lassen, als hätte ein verfassungsmäßiger Vertreter gehandelt, weil es nämlich einen schweren Organisationsmangel darstellt, wenn Entscheidungen von derartiger Tragweite in einem Unternehmen nicht vom Vorstand getroffen werden bzw. wenn der Vorstand nicht einmal Kenntnis davon hat (vgl. Palandt, BGB, 77. Aufl., § 31 Rdn. 7).

Es ist auch davon auszugehen, dass die Beklagte vorsätzlich handelte, denn es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass die handelnden Personen im Haus der Beklagten etwa nicht wussten, dass der Motortyp EA 189 gesetzeswidrig war und Kunden der Beklagten bzw. ihrer Tochterunternehmen wirtschaftlich nachteilige Kaufverträge abschließen würden (LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16, bei juris Rdn. 39) .

Das Verhalten der Beklagten verstieß auch gegen die guten Sitten.

Ein Verhalten ist dann objektiv sittenwidrig, wenn es nach Inhalt oder Gesamtcharakter, bei dem auch Beweggrund und Zweck des Handelns zu ermitteln sind, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dabei kann sich die besondere Verwerflichkeit des Verhaltens aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben (Palandt, BGB, § 826 Rdn. 4 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

Nach diesen Grundsätzen ist die Handlungsweise der Beklagten als sittenwidrig zu bewerten. Die Beklagte hat jeden potentiellen Käufer darüber getäuscht, dass das Fahrzeug die auf dem Prüfstand erzielten Abgaswerte im normalen Fahrbetrieb ganz deutlich überschreitet. Unabhängig davon, dass sich die von der Beklagten beworbenen Emissionswerte lediglich auf die Ergebnisse auf dem Prüfstand beziehen, hat jeder Kunde die berechnete Erwartung, dass sich die Werte im realen Fahrbetrieb davon nicht grundlegend unterscheiden, insbesondere dass die Art und Weise der Abgasbehandlung - oder noch allgemeiner gesprochen: der Motorsteuerung - auf dem Prüfstand dieselbe ist wie im realen Fahrbetrieb. Die darin liegende Täuschung über die Emissionswerte im realen Fahrbetrieb diente der Gewinnmaximierung bei der Beklagten. Ein anderes Motiv ist nicht ersichtlich (so überzeugend LG Hildesheim, aaO, Rdn. 47). Dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit. Es liegt eine bewusste Täuschung zur Erzielung von Wettbewerbsvorteilen und Steigerung des Gewinns vor. Dabei ist eine bewusste Täuschung für sich genommen bereits regelmäßig als sittenwidrig einzustufen (BGH, Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, bei juris Rdn. 13).

Wie das Landgericht Hildesheim überzeugend dargelegt hat, wiegt das Verhalten der Beklagten umso schwerer, „als es sich beim Kauf eines Pkw für viele Verbraucher um eine wirtschaftliche Entscheidung von erheblichem Gewicht mit oft deutlichen finanziellen Belastungen handelt, die durch das unredliche Verhalten der Beklagten nachteilig beeinflusst worden ist. Die Beklagte hat die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zu ihrem eigenen Vorteil ausgenutzt.“ (LG Hildesheim, aaO, Rdn. 48).

Es kommt hinzu, dass das Inverkehrbringen des Motortyps EA 189 auch über die allerdings ohnehin schon sehr große Gruppe der betroffenen Autokäufer hinaus noch viel weiter reichende nachteilige Konsequenzen hat. Die Nichteinhaltung der Emissionsgrenzwerte im realen Fahrbetrieb führt unmittelbar zu einer Umweltbelastung, die die Allgemeinheit schädigt und mittelbar zu weiteren nachteiligen Folgen, wie etwa Fahrverboten in besonders belasteten Städten. Dass es sich beim Umweltschutz um ein gesamtgesellschaftliches Ziel und bei der Luftreinhaltung um ein Allgemeingut handelt und nicht um ein individuelles Vermögensinteresse, steht der Bewertung des Verhaltens der Beklagten als sittenwidrig nicht entgegen (so aber LG Köln, Urteil vom 07.10.2016, 7 O 138/16, Rdn. 17 bei ju-

ris). Denn bei der Bewertung der in Rede stehenden Handlung sind nicht nur die Folgen für den unmittelbaren Vertragspartner in Rechnung zu stellen.

Aus der sittenwidrigen Handlung der Beklagten ist dem Kläger ein kausaler Schaden entstanden, obwohl er mit dem Fahrzeug bisher ohne technische Probleme gefahren ist. Der Schaden besteht im Abschluss eines wirtschaftlich nachteiligen Kaufvertrages, weil der Kläger ein Fahrzeug erworben hat, das nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprach. Wie das Landgericht Hildesheim auch insoweit zutreffend ausgeführt hat, würde kein verständiger Käufer ein Fahrzeug mit dieser Motorsteuerungssoftware erwerben, wenn er zuvor darauf hingewiesen würde, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und er deshalb jedenfalls mit Problemen für den Fall der Entdeckung der Manipulation durch das Kraftfahrt-Bundesamt rechnen müsse (LG Hildesheim, aaO, Rdn. 31).

Dass inzwischen ein Software Update aufgespielt ist, läßt weder die Schädigungshandlung entfallen, noch den Schaden, denn ein nachgerüstetes Fahrzeug hat jedenfalls einen geringeren Wiederverkaufswert als vom Kläger bei Abschluss des ursprünglichen Kaufvertrags berechtigterweise erwartet.

Die Beklagte ist deshalb gemäß § 249 BGB verpflichtet, den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Da der Schaden für den Kläger in dem Abschluss eines für ihn nachteiligen Vertrages besteht, ist er so zu stellen, wie er stünde, wenn er den Vertrag nicht geschlossen hätte.

1.

Die Beklagte hat dem Kläger deshalb den von ihm gezahlten Kaufpreis zu erstatten. Abzuziehen ist im Wege der Vorteilsausgleichung der Vorteil, der ihm durch den Gebrauch des Fahrzeugs zugeflossen ist. Europarecht verbietet eine Anrechnung nicht, denn es handelt sich hier um die Anwendung von § 249 BGB, einer Vorschrift, deren Europarechtskonformität soweit ersichtlich nicht in Zweifel gezogen wird. Allein die Dimension des Dieselskandals kann nicht dazu führen, dass von den Grundsätzen der Schadensberechnung abgewichen wird. Danach gilt, dass eine Anrechnung von Vorteilen erfolgt, wenn sie adäquat kausal durch das schädigende Ereignis eingetreten sind, was hier der Fall ist, und der Zweck

des Schadensersatzrechts nicht entgegensteht. Letzteres erfordert eine Wertung, bei der zu prüfen ist, ob die Anrechnung zu einer unzumutbaren Belastung des Geschädigten oder zu einer unbilligen Begünstigung des Schädigers führen würde (Palandt, BGB, 78. Auflage, Vor § 249 Rn. 68). Beides ist hier indessen nicht der Fall.

Der Kläger hat das Fahrzeug ohne (durch die illegale Motorsteuerung verursachte) technische Probleme knapp vier Jahre gefahren. Der Gebrauch der Sache stellt eine Nutzung im Sinne von § 100 BGB dar, der für den Kläger auch konkret einen Vermögenswert hatte, denn ohne den PKW hätte er Aufwendungen für Taxifahrten, einen Mietwagen oder eben für ein anderes Fahrzeug gehabt, so dass er durch die Anrechnung nicht, schon gar nicht unzumutbar belastet wird. Die Anrechnung führt auf Seiten der Beklagten auch nicht zu einer unbilligen Begünstigung. Zwar ist der von ihr zu zahlende Schadensbetrag geringer als ohne Anrechnung. Die Beklagte erhält aber ein jahrelang genutztes Fahrzeug zurück, dessen Wert eben auch wesentlich geringer ist, als er wäre, wenn der Kläger den Wagen nicht gefahren wäre.

Der Gebrauchsvorteil wird ausgehend von der Gesamtstrecke, die der Kläger mit dem Fahrzeug bis zur mündlichen Verhandlung gefahren ist $71.241 - 8.660 = 62.581$ gemäß § 287 ZPO auf € 5.305,65 geschätzt. Dabei geht das Gericht von einer Gesamtleistung des Fahrzeugs von 300.000 Kilometern aus. Der Betrag errechnet sich dann aus der bekannten Formel Kaufpreis (€ 24.700) multipliziert mit gefahrene Kilometer (62.581 km) dividiert durch Gesamtleistung abzüglich Leistung beim Kauf (300.000 km - 8.660 km). Damit ergibt sich eine Schadenssumme von € 19.394,35 (€ 24.700,00 - € 5.305,65).

Der ausgerichtete Betrag ist ab Zustellung der Klage gemäß §§ 291, 288 BGB zu verzinsen.

Im Wege der Vorteilsausgleichung ist der Kläger außerdem verpflichtet, im Gegenzug das Fahrzeug an die Beklagte herauszugeben und zu übereignen. Dem hat er mit seinem Klageantrag entsprochen.

2.

Dem Kläger ist auch ein gewisser Zinsschaden entstanden, dessen Ersatz die Beklagte

schuldet.

Anspruchsgrundlage dafür ist jedoch nicht § 849 BGB, wie der Kläger meint, denn § 849 BGB setzt voraus, dass die schädigende Handlung gerade in dem Entzug einer Sache besteht. Zwar ist auch Geld eine Sache, jedoch besteht die schädigende Handlung hier nicht im Entzug dieser Sache, sondern darin, dass die Beklagte einen nicht gesetzeskonformen Motortyp in Verkehr gebracht hat.

Zinsen auf das von ihm für den Kauf eingesetzte Kapital kann der Kläger vielmehr aus §§ 826, 31 mit § 249 BGB verlangen. Denn ohne den nachteiligen Kaufvertrag hätte er diese Summe verzinslich anlegen können. Das Gericht schätzt nach § 287 ZPO den am Kapitalmarkt in dem hier in Rede stehenden Zeitraum zu erzielenden Zins auf 1 % p. a.. Für knapp 4 Jahre zwischen Kaufvertrag und mündlicher Verhandlung ergeben sich dann € 970,00.

3.

Da der Kläger die Rückzahlung des vollen Kaufpreises ohne Anrechnung von Wertersatz für gezogene Nutzungen verlangt hat, ist die Beklagte weder durch das Schreiben Anlage K 3 noch mit Klagerhebung in Annahmeverzug geraten.

4.

Der Kläger hat einen Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten, die mit dem letzten Klagantrag geltend gemacht werden. Denn die Einschaltung eines Rechtsanwalts war hier zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig, sodass die dadurch verursachten Kosten Teil des dem Kläger auf Grund der sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte entstandenen Schadens sind. Allerdings geht das Gericht davon aus, dass lediglich eine 1,5 Gebühr aus einem Wert von € 24.700,00 zuzüglich 19 % Mehrwertsteuer angefallen ist.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Bezüglich der Hauptforderungen unterliegt der Kläger in Höhe des anzurechnenden Gebrauchsvorteils und mit dem Feststellungsantrag, der jedoch keinen eigenständigen Wert hat.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils beruht auf § 709 ZPO.

Richterin am Landgericht

Beglaubigt

Landgericht Kiel



Landgericht Kiel, PF 70 64, 24170 Kiel

Rechtsanwälte
Wietbrok
Eißendorfer Pferdeweg 36
21075 Hamburg

für Rückfragen:
Telefon: 0431 604-1535
Telefax: 0431 604-1018

— —
Ihr Zeichen

Bitte bei Antwort angeben
Akten- / Geschäftszeichen
13 O 294/18

Datum
21.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

Es ist beabsichtigt, das Urteil von Amts wegen gemäß § 319 ZPO im Kostenpunkt zu ändern. Ausweislich der Urteilsgründe am Ende, sollten die Kosten gemäß § 92 Abs. 1 ZPO nach dem Verhältnis von Hauptforderung zum Urteilsbetrag gequotelt werden. Dieses Verhältnis beträgt (19.394,35 + 970) : 24.700 bzw. 82 : 18.

Einer etwaigen Stellungnahme wird binnen 2 Wochen entgegengesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Richterin am Landgericht

Beglaubigt

Dienstgebäude:
Harmsstraße 99/101
24114 Kiel

Telefon: 0431 604-0
Telefax: 0431 604-1830
Internet: <https://schleswig-holstein.de/ldkiel>

Kontoverbindung:
Bundesbank Hamburg
IBAN: DE82 2000 0000 0020 2015 77
BIC: MARKDEF1200