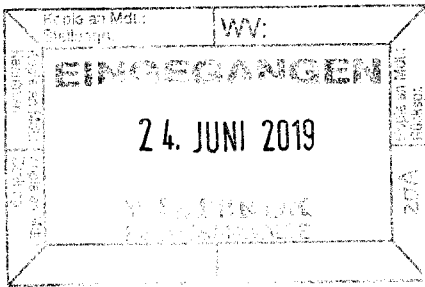




Landgericht Lüneburg
 Geschäfts-Nr.:
 3 O 245/18

Abschrift

Verkündet am:
 13. Juni 2019



hauptsekretärin
 als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

Bestand 24.7.19
Des Bggs Fr 24.8.19

WV
RW
 Kläger

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferde-
 weg 36, 21075 Hamburg,
 Geschäftszeichen: VW-158/18-FW

gegen

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

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg auf die mündliche Verhandlung vom
 23. Mai 2019 durch die Richterin am Landgericht Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 242 € nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 21. Oktober 2014 bis zum 28. Januar 2019 und seit dem 29. Januar 2019 in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Skoda Superb 2.0 TDI mit der Fahrstellnummer zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 93,42 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 84 % und die Beklagte zu 16 %

Dokument unterschrieben
 von: Niedersachsen
 am: 24.06.2019

signed



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

Tatbestand

Der Kläger verlangt von der Beklagten Schadensersatz durch Rückgängigmachung eines Autokaufvertrages im Zusammenhang mit dem sog. Abgasskandal.]

Er erwarb mit Kaufvertrag vom 20. Oktober 2014 von einem Autohaus einen gebrauchten Skoda Superb 2.0 TDI DPF mit einer Fahrleistung von 130.100 km für 13.975,19 € brutto (vgl. Anlage K1, Bl. 31 d.A.). In dieses Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut.

Die klagende Partei nimmt die Beklagte u. a. aus § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung in Anspruch.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 6. Dezember 2018 setzte der Kläger der Beklagten eine Frist zum 20. Dezember 2018 zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs (vgl. Anlage K 3, Bl. 38, Bd. 1 d. A.).

Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung belief sich der Kilometerstand des Fahrzeugs auf 278.791 km (vgl. Protokoll).

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 13.975,19 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20. Oktober 2014 Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs Skoda Superb 2.0 TDI mit der Fahrgestellnummer — — — — — n;
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Klageantrag zu Ziffer 1. genannten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet;
3. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1570,80 € freizustellen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Wegen der Einzelheiten des Vorbringens der Parteien wird auf die zu den Akten gelangten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist nur teilweise begründet.

I.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gerichtet auf Rückgängigmachung des Kaufvertrages – allerdings nur unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung.

1. Nach der Rechtsprechung der 6. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg - Urteil vom 4. April 2018, 6 O 96/17 - erfüllt 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 anders gesteuert wird als im regulären Fahrbetrieb, die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB. Die Kammer schließt sich dieser Auffassung an:

a. Die Schädigungshandlung der Beklagten liegt in dem Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Motorsteuerung.

b. Dieses Verhalten der Beklagten verstößt gegen die guten Sitten. 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. Die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung sind vorliegend erfüllt. Dies ergibt eine Abwägung aller Umstände des Einzelfalles.

aa. Die von der Beklagten zum Einsatz gebrachte Motorsteuerung stellt einen Mangel des Fahrzeugs dar, den die Beklagte den damit ausgestatteten Fahrzeugen vorsätzlich beifügte. Die Verwendung der Software, die dazu führt, dass die Stickoxidwerte eines Fahrzeugmotors im realen Fahrbetrieb gegenüber dem Prüfstandlauf (NEFZ) verschlechtert werden, ist als Sachmangel anzusehen, weil der Käufer eines Fahrzeugs für den Verkäufer erkennbar voraussetzt, dass das gelieferte Fahrzeug allen Vorschriften entspricht, die für die Betriebserlaubnis von wesentlicher Bedeutung sind, was eben nicht der Fall war (vgl. OLG Nürnberg, Urteil vom 24. April 2018 – 6 U 409/17 –, juris, Rn. 38; OLG Köln, Beschluss vom 20. Dezember 2017 – 18 U 112/17, Rn. 37 u. 40, juris; OLG Celle, Beschluss vom 30. Juni 2016, Az. 7 W 26/16).

Die Installation der Software verstößt zudem gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i. V. m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007, weil die Software 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 Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten 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 insbeson-

dere 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.

bb. Der Zweck dieses Vorgehens lag im Streben nach wirtschaftlichem Gewinn. Zwar ist Gewinnstreben als Motiv des Handelns eines Wirtschaftsunternehmens nicht verwerflich; im Gegenteil ist es der in einer Marktwirtschaft anerkannte Zweck eines Unternehmens, wirtschaftliche Gewinne zu erzielen und zu mehren. Doch hat sich die Beklagte in diesem Gewinnstreben nicht nur über Rechtsvorschriften hinweggesetzt, sondern auch in großem Umfang private und allgemeine Interessen verletzt:

Sie hat den Schutz der Allgemeinheit vor Luftverschmutzung ihrem Gewinnstreben hintangestellt.

Sie hat die Interessen einer großen Zahl an Käufern derartiger Fahrzeuge und damit auch der klagenden Partei 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 Abschalteneinrichtung 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 vom 15. Oktober 2015, durch welchen Nebenbestimmungen zu den ursprünglich erlassenen System- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen angeordnet wurden, weil die Motorsteuerung als verbotene Abschaltelinrichtung anzusehen war. Die Nebenbestimmungen machten Nachrüstungsmaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge erforderlich, die erst noch entwickelt werden mussten. Dass diese letztlich die Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt erhielten und damit einen Entzug der Typgenehmigung verhinderten, war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages nicht absehbar. Die Nachrüstung hat zudem zu einer weitreichenden Verunsicherung darüber geführt, ob sie ohne schädliche Nebenwirkungen für das Kraftfahrzeug ist.

Darüber hinaus hat sich die Beklagte über die Interessen einer Vielzahl von Kraftfahrzeug-Verkäufern hinweggesetzt, denen die Motorsteuerung der Dieselmotoren zunächst ebenso wenig bekannt war und bekannt sein konnte wie den Käufern. Die Verkäufer, unter denen vor allem eigene Vertragshändler der Beklagten waren, hafteten den Käufern gegenüber verschuldensunabhängig aus kaufrechtlicher Gewährleistung, weil die Ausstattung eines Fahrzeugs mit der rechtswidrigen Motorsteuerung einen Sachmangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB begründet. Die Beklagte hat so eine Vielzahl von gutgläubigen Verkäufern, insbesondere solche, mit denen sie selbst langfristig vertraglich verbunden ist, verschuldensunabhängigen Gewährleistungsrechten der Käufer ausgesetzt.

cc. Der Annahme eines Verstoßes gegen die guten Sitten 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 Verletzung von Interessen der Käufer, indem den Fahrzeugen vorsätzlich ein Mangel zugefügt wurde und Eigenschaften durch aktive Täuschung vorgespiegelt wurden, die die Fahrzeuge nicht besaßen.

c. Der klagenden Partei ist durch die Installation der Abschaltelinrichtung im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch die Beklagte ein Schaden entstanden.

aa. 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 (vgl. BGH, Urteil vom 21. Dezember 2004 – VI ZR 306/03 –, BGHZ 161, 361-371, Rn. 16) 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.

bb. Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für die klagende Partei 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 die klagende Partei schon deshalb ein Schaden, weil diese ein Fahrzeug erhalten hat, das den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprach, mangelhaft war 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 Typp Genehmigung entziehen und ob es der Beklagten gelingen würde, eine solche Entscheidung durch geeignete Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern. Wegen dieser Ungewissheit war das Fahrzeug für die klagende Partei 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.

cc. 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 die klagende Partei im Rahmen des Schadensersatzes beanspruchen kann, ist mit einer Nachrüstung des Fahrzeugs jedoch nicht entfallen.

dd. Ein Schaden der klagenden Partei ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil diese 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. Das Verhalten der Beklagten war kausal für den Vertragsschluss der klagenden Partei und damit den ihr entstandenen Schaden. Dabei ist es unerheblich, ob es die klagende Partei 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.

e. Der erforderliche Schädigungsvorsatz ist gegeben. Es ist als unstreitig anzusehen, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten von Entwicklung und Vertrieb der Dieselmotoren mit der rechtswidrigen Motorsteuerung wussten und dafür sorgten, dass die Fahrzeuge dennoch in Verkehr gebracht wurden. Hierfür haftet die Beklagte nach § 31 BGB analog. Die klagende Partei hat eine entsprechende Kenntnis auf Vorstandsebene der Beklagten hinreichend substantiiert behauptet (vgl. Replik S. 108-113, Bl. 658-664 d. A.). Sie hat diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für sie als außenstehender 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. Die Argumentation der Beklagten überzeugt nicht. Die klagende Partei 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 erklärt, sich immer noch um Aufklärung zu bemühen und dass es keine Erkenntnisse darüber gebe, dass einzelne Vorstandsmitglieder an der Entwicklung bzw. Verwendung der Abschaltvorrichtung beteiligt gewesen seien (Klageerwiderung S. 21 ff, Bl. 386 ff d. A.; Duplik, S. 98 ff, Bl. 897-900 d. A.). Die Beklagte hat nicht vorgetragen, wer konkret bei ihr Kenntnis über den Einsatz der Motorsteuerung gehabt habe und wie die maßgeblichen Entscheidungswege verlaufen seien. Ihr Vortrag genügt insbesondere deswegen

nicht, weil kaum vorstellbar ist, dass ein derart wichtiger Entwicklungs- und Produktionsschritt nicht mit Kenntnis von Vorstandsmitgliedern geschehen sein soll.

2. Die klagende Partei hat sich im Wege der Vorteilsausgleichung ihre bisherige Nutzung des Fahrzeuges schadensmindernd anrechnen lassen. Die Kammer geht bei der nach § 287 ZPO zulässigen Schätzung von einer möglichen Gesamtleistung des Fahrzeuges von 300.000 km aus. Genaue Feststellungen dazu können nicht getroffen werden, weil die tatsächlich zu erwartende Laufleistung von zahlreichen individuellen Umständen wie Fahrverhalten, tatsächliches Benutzungsverhalten und Benutzungsumgebung abhängt. Da der Kilometerstand zum Zeitpunkt des Erwerbs 130.100 km, zum maßgeblichen Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung 278.791 km betrug (vgl. Protokoll) und der Kaufpreis 13.975,19 €, muss sich die klagende Partei (unter Anwendung der linearen Teilwertabschreibung) einen Nutzungsvorteil in Höhe von 13.733,39 € anrechnen lassen.

II.

1. Der Anspruch auf Verzinsung seit Zahlung des Kaufpreises bis zur Rechtshängigkeit folgt aus § 849 BGB iVm § 246 BGB.

Durch die sittenwidrige Schädigung hat der Kläger nicht nur ein mangelhaftes Auto erhalten, sondern ist ihm der Kaufpreis entzogen worden. Die Entziehung von Geld fällt in den Anwendungsbereich des § 849 BGB ebenso wie dessen freiwillige Weggabe als Folge der deliktischen Handlung (vgl. Staudinger/Klaus Vieweg (2015) BGB § 849, Rn. 5 mwN). Da die durch den Entzug der Nutzungsmöglichkeit eingetretenen Nachteile häufig nur schwer bezifferbar und nachweisbar sind, kommt § 849 BGB dem Betroffenen entgegen und gewährt eine pauschale Nutzungsausfallentschädigung durch Verzinsung des Wertersatzanspruchs (MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, BGB § 849 Rn. 1-3). Die klagende Partei muss also gerade nicht darlegen und beweisen, wie sie das entzogene Geld anderweitig eingesetzt hätte. Der Einwand der Beklagten, sie hätte es für den Kauf eines anderen Pkw ausgegeben, ist daher nicht zu berücksichtigen. Gleiches gilt für den Einwand, der klagenden Partei habe im Gegenzug das Fahrzeug zur Nutzung zur Verfügung gestanden, zumal sie die gezogenen Nutzungen an die Beklagte herausgeben muss, indem sie vom Wertersatz im Wege der Vorteilsausgleichung abgezogen werden.

Die Verzinsungspflicht beginnt mit dem Zeitpunkt der Wertbestimmung. Dieser Zeitpunkt ist vom Gericht gem. § 287 ZPO, d. h. unter Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falls nach freiem Ermessen festzusetzen (Staudinger aaO mwN). Dabei ist regelmäßig auf den Zeitpunkt des Eingriffs oder des Schadensereignisses abzustellen (aaO). Dies ist vorliegend der Zeitpunkt der Kaufpreiszahlung.

2. Der Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen folgt aus § 291, § 288 Abs. 1 BGB.

III.

Der Antrag auf Feststellung des Annahmeverzuges hat keinen Erfolg.

Der Kläger hat zuletzt wie schon mit Schreiben vom 6. Dezember 2018 (vgl. Anlage K 33, Bl. 38, Bd. 2 d. A.) die Rückzahlung des gesamten Kaufpreises gefordert, ohne sich die Nutzungen anrechnen zu lassen. Die Zuviehforderung des Schuldners der Gegenleistung bei einer Zug-um-Zug zu erbringenden Leistung führt nicht zum Annahmeverzug (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 19. Juni 2008 – 6 U 1424/07, Rn. 62, juris; Palandt/Grüneberg, BGB, 76. Aufl., 2017 § 298 Rn. 2 mwN).

IV.

Die Freistellung von vorgerichtlich angefallenen Rechtsanwaltsgebühren kann die klagende Partei nur zu einer 1,3 Geschäftsgebühr und nur einem Streitwert verlangen, der dem Kaufpreis unter Abzug der Nutzungen entspricht.

1. Die Gebühr ist durch eine Gesamtabwägung aller nach § 14 Abs. 1 Satz 1 RVG maßgeblichen Umstände des Einzelfalls zu bestimmen (BGH, Urteil vom 28. Mai 2013 – XI ZR 421/10 –, Rn. 50, juris). Nach Nr. 2300 VV RVG kommt eine Geschäftsgebühr von mehr als 1,3 ausweislich der amtlichen Anmerkung nur dann in Betracht, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig, mithin "überdurchschnittlich" war, wofür der Kläger die Darlegungs- und Beweislast trägt (aaO). Bei dem vorliegenden Verfahren handelt es sich um eines von zahlreichen Parallelverfahren, in denen die gleichen Textbausteine verwendet werden können und das nur in ganz geringem Umfang auf die klagende Partei angepasst werden muss. Die durch die Parallelität der Sachverhalte bedingte ganz erhebliche Verringerung des zeitlichen Aufwands für das konkrete Mandat kann im Rahmen der Gesamtwürdigung maßgeblich berücksichtigt werden (aaO). Das vorgerichtlich verfasste

Schreiben der Rechtsanwälte (Anlage K3, Bl. 38 d. A.) ist zudem einfach und lässt keinen besonderen Umfang oder Schwierigkeit im konkreten Fall erkennen.

2. Die Festsetzung der Geschäftsgebühr richtet sich nach dem berechtigten wirtschaftlichen Interesse des Klägers. Dieses entspricht dem von der Beklagten an ihn zu zahlenden Geldbetrages wegen der Hauptforderung.

V.

Soweit der Kläger Rechtshängigkeitszinsen auf den Freistellungsanspruch verlangt, hat er damit keinen Erfolg. Beim Freistellungsanspruch besteht keine Zinspflicht (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 76. Aufl., 2017, § 288 Rn. 6).

VI. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Der Wert des Feststellungsantrages blieb außer Ansatz, wohingegen die Nebenforderungen berücksichtigt wurden.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1, 2 ZPO.