



## Landgericht Stade

Geschäfts-Nr.:  
6 O 181/20

### Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:  
09.10.2020

tizangestellte

als Urkundsbeamtin/beamter der Geschäftsstelle  
Information zum Datenschutz unter [www.landgericht-stade.niedersachsen.de](http://www.landgericht-stade.niedersachsen.de)

## Im Namen des Volkes!

### Urteil

In dem Rechtsstreit

des

Kläger

Prozessbevollmächtigte: Wietbrok Rechtsanwälte, Eißendorfer Pferdeweg 36,  
21075 Hamburg,  
Geschäftszeichen: VW-53/20-FW

gegen

Volkswagen AG, vertr. d. d. Vorstand, d. vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herbert  
Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

hat die 6. Zivilkammer des Landgerichts Stade auf die mündliche Verhandlung vom  
23.09.2020 durch den Richter Carstensen als Einzelrichter

für **R e c h t** erkannt:

- 1.) Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 16.786,64 € nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.07.2020, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW Golf Style BlueMotion 1,6 L TDI, FIN zu zahlen.
- 2.) Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € freizustellen.

- 3.) Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle Schäden zu ersetzen, die dieser im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschalteneinrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden.
- 4.) Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- 5.) Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
- 6.) Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
- 7.) Der Streitwert wird auf 17.286,64 € festgesetzt.

### Tatbestand

Die Parteien streiten um Ansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik mit Fahrzeugen aus dem VW-Konzern. Die Klagepartei begehrt dabei gegenüber der Beklagten aus dem Deliktsrecht die Rückabwicklung eines Auto-Kaufvertrages.

Die Klagepartei erwarb am 19.03.2011 zu einem Kaufpreis von 27.506,00 € einen neuen VW Golf Style BlueMotion 1,6 L TDI, Fahrzeug-Identifikationsnummer XXXXXXXXXXXX. Die Laufleistung betrug am 23.09.2020 116.913 Kilometer. Beim Kauf durch die Klagepartei betrug der Kilometerstand 0. In dem Fahrzeug war ein Dieselmotor vom Typ EA 189 verbaut.

Die Motoren der Baureihe EA 189 hatten ein Abgasrückführungssystem mit einer Motorsteuerungssoftware zur Regulierung der Stickoxidwerte (NOx). Das genannte System hatte zwei Betriebs-Modi. Der Modus 1 war der Modus, der in einer Prüfstandumgebung aktiviert wurde. Der Modus 0 wurde im Straßenbetrieb aktiviert. Die Erteilung der Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug erfolgte auf Grundlage der im Modus 1 ermittelten Abgaswerte. Die Motorsteuerungssoftware konnte die Prüfstandumgebung im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) selbständig erkennen und dort für die Abgasbehandlung in den Modus 1 wechseln. Die Abgaswerte im Modus 0 waren höher. Die EU-Typengenehmigung wurde auf Grundlage der im Modus 1 erzeugten Werte erteilt. Die Abgaswerte der Abgasnorm Euro 5 wurden nur im Prüfstandmodus eingehalten. Die Motorsteuerungssoftware wurde vom

Kraftfahrtbundesamt als unzulässig klassifiziert. Der Prozessbevollmächtigte der Klagepartei war bereits vorgerichtlich für diese tätig.

Die Klagepartei behauptet, sie hätte sich das Fahrzeug nicht gekauft, wenn sie gewusst hätte, dass die Abgaswerte manipuliert worden seien, die zur Motorsteuerung verwendete Software nicht gesetzeskonform sei und der Entzug der Typengenehmigung drohe. Sie ist der Auffassung, dass die Beklagte über ihren Vorstand und leitende Angestellte durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs ohne Hinweis auf die Abschaltvorrichtung vorsätzlich getäuscht und zudem in sittenwidriger Art und Weise geschädigt haben.

Die Klagepartei beantragt, nachdem sie mit der Klageschrift zunächst Zinsen ab dem 19. März 2011 begehrte, mit Schriftsatz vom 21.08.2020 nunmehr unter Klagerücknahme im Übrigen und Konkretisierung des Betrages der Nutzungsentschädigung in der mündlichen Verhandlung vom 23.09.2020 wie folgt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 27.506,00 nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 04. Mai 2020 unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 10.719,36 €, Zug-um-Zug gegen Übereignung des PKW Golf Style BlueMotion 1,6 L TDI, FIN : zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs 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 EUR 2.077,74 freizustellen.
4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei alle Schäden zu ersetzen, die dieser im Zusammenhang mit der unzulässigen Abschaltvorrichtung zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes entstanden sind und zukünftig entstehen werden.

Die Beklagte erklärte sich nicht zur teilweisen Klagerücknahme und beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erhob zunächst die Einrede der Verjährung, hat diese dann jedoch fallen gelassen (Bl. 79 d.A.).

Die am 08.07.2020 beim Gericht einreichte Klage wurde der Beklagten am 16.07.2020 zugestellt. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe**

I.

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet.

1.

Die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts folgt aus § 32 ZPO.

Hinsichtlich des Klageantrags zu Ziffer 3. besteht ein Feststellungsinteresse. Das Feststellungsinteresse der Klagepartei besteht, weil die Feststellung der erleichterten Vollstreckung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist. Nach § 756 Abs. 1 ZPO darf, wenn die Vollstreckung von einer Zug-um-Zug zu bewirkenden Leistung des Gläubigers an den Schuldner abhängt, der Gerichtsvollzieher die Zwangsvollstreckung nicht beginnen, bevor der Gläubiger dem Schuldner die diesem gebührende Leistung in einer den Verzug der Annahme begründenden Weise angeboten hat, sofern nicht der Beweis, dass der Schuldner befriedigt oder im Verzug der Annahme

ist, durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden geführt wird und eine Abschrift dieser Urkunden bereits zugestellt ist oder gleichzeitig zugestellt wird. Vor diesem Hintergrund besteht ein Interesse an einer Feststellung des Annahmeverzugs im Tenor des Vollstreckungstitels (vgl. LG Stuttgart, Urteil vom 14.08.2018, 23 O 80/18, BeckRS 2018, 26967).

Ebenso besteht am Feststellungsantrag zu Ziffer 4. ein Feststellungsinteresse, da zukünftige Schäden, etwa steuerrechtlicher Natur, jedenfalls nicht ausgeschlossen sind.

Im Übrigen bestehen an der Zulässigkeit der Klage keine Bedenken.

2.

Im Hinblick auf den Klageantrag zu 1.) hat die Klagepartei gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB in Höhe von 16.786,64 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 17.07.2020 Zug-um-Zug gegen Übereignung und Übergabe des PKW Golf Style BlueMotion 1,6 L TDI, FIN . Darüber hinaus besteht jedoch kein Anspruch.

a)

Die Beklagte hat gegenüber der Klagepartei in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise im Sinne des § 826 BGB gehandelt, indem sie einen Motor in Verkehr brachte und sie dabei die gesetzeswidrige Softwareprogrammierung bewusst verschwieg (vgl. OLG Celle, Urteil vom 20.11.2019 – 7 U 244/18, BeckRS 2019, 29589 amtlicher Leitsatz 1; OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, zitiert nach juris). Dies stellt eine konkludente Täuschung dar. Wer bewusst täuscht, um einen anderen zum Vertragsschluss zu bringen, handelt in der Regel sittenwidrig, so bei unwahren Angaben über vertragswesentliche Umstände (Palandt/Sprau, BGB, 76. Auflage 2017, § 826 Rn. 20).

Ein Hersteller, der ein Kraftfahrzeug bzw. einen Motor in Verkehr bringt, gibt konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeugs mit dem Motor entsprechend seines Verwendungszwecks im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist und über eine

uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bei Auslieferung des Motors bekannter konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.). Das setzt auch voraus, dass die erforderliche EG-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrtbundesamtes erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht (OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.).

Vorliegend war bei dem Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorhanden (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133), die dazu führte, dass die EG-Typengenehmigung letztlich durch eine Täuschung des Kraftfahrtbundesamtes erschlichen wurde. Die Beklagte hat die Klagepartei daher letztlich über die uneingeschränkte Zulässigkeit des Fahrzeugs und dabei auch über den Stickstoffausstoß und dessen Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der EG-Typengenehmigung getäuscht.

Nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 ist eine Abschaltvorrichtung unzulässig, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Bei der in dem Fahrzeug ursprünglich vorhandenen Abschaltvorrichtung handelt es sich um eine solche gesetzwidrige im Sinne der Regelung. Es handelte sich um eine Software, deren Abgasrückführungssystem erkennt, wann das Fahrzeug im Testlauf läuft, was zur Folge hat, dass dann in einen Modus geschaltet wird, bei dem mehr Schadstoffe dem Motor zurückgeführt und damit nicht ausgestoßen werden als in dem Modus, der im tatsächlichen Betrieb zur Anwendung kommt. Dadurch wurde der Klagepartei ein Stickstoff-Ausstoß vorgespiegelt, der den Emissionsgrenzwerten der EG-Typengenehmigung auch tatsächlich entspricht. Es wurde der Klagepartei weiterhin vorgespiegelt, dass er sein Fahrzeug aufgrund dessen uneingeschränkt verwenden könne, obwohl letztlich ohne das Software-Update aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtung eine Betriebsuntersagung drohen würde. Die Täuschung erfolgte also auch nicht etwa allein gegenüber den Genehmigungsbehörden. Obwohl den Mitarbeitern der Beklagten auch bewusst war, dass diese Umstände von zentraler Bedeutung für jeden verständigen Autokäufer beim Autokauf sind, wurde die entsprechende Software bewusst verwendet. Letztlich ging es der Beklagten dabei nur um Profitmaximierung, da sonst kein Grund für die ursprüngliche Software ersichtlich ist (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.). Dieses betrügerische Verhalten, welches letztlich gegenüber einer großen Anzahl von Kunden vorgenommen

wurde und den ureigenen Zweck des Fahrzeugs- die Fortbewegung im Straßenverkehr- gefährdete, ist sittenwidrig (OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.).

b)

Die Beklagte hat durch Personen gehandelt, für deren unerlaubte Handlung die Beklagte gem. § 31 BGB einzustehen hat. Zwar trifft hierfür grundsätzlich der Klagepartei die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es hier der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen, weil sie im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablauf stehende Klagepartei die wesentlichen Tatsachen kennt („sekundäre Darlegungslast“, vgl. *Greger, Zöller*, 32. Auflage, Vor § 284 Rn. 34). Im Rahmen der höchstrichterlichen Grundsätze zur sekundären Darlegungslast genügt das einfache Bestreiten seitens des Anspruchsgegners nämlich nicht, sofern ihm nähere Angaben zuzumuten sind (vgl. BGH, Urteil vom 17.01.2008, III ZR 239/06, NJW 2008. 982). Vor diesem Hintergrund reicht die Behauptung der Klagepartei aus, dass dem Vorstand der Beklagten sämtliche relevanten Umstände bekannt gewesen und diese geduldet worden bzw. in Auftrag gegeben worden seien (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, 18 U 70/18, NZV 2019, 249). Die Beklagte ist wiederum ihrer sekundären Darlegungslast nicht ausreichend nachgekommen.

Der Vorstand der Beklagten weiß oder kann sich das Wissen verschaffen, wer die Entscheidung getroffen hat, die Software zu entwickeln und einzusetzen, die einen tatsächlich nicht vorhandenen niedrigen Schadstoffausstoß im normalen Betrieb des Fahrzeugs vorspiegelte. Sie kann sich dabei gerade nicht darauf zurückziehen, nach derzeitigen Ermittlungsstand lägen keine Erkenntnisse vor. Es ist gerade nicht nachvollziehbar, wieso nicht dazu vorgetragen werden kann, wer wann welche Entscheidung getroffen haben soll und an wen dies kommuniziert wurde (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.). Die Klagepartei hat in diesem Zusammenhang substantiiert dargetan, Verantwortliche der Beklagten hätten die hiesige Software eingesetzt, was auch plausibel und lebensnah erscheint, denn wer die Zustimmung zur Konzipierung und zum Einsatz einer Software in Millionen von Neufahrzeugen erteilt, die einen geringeren als den tatsächlichen Schadstoffausstoß vorspiegelt, muss üblicherweise auch eine wichtige Funktion in einem Unternehmen innehaben, da eine so wesentliche unternehmerische Entscheidung regelmäßig nicht von

untergeordneten Mitarbeitern ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird (vgl. Landgericht Stade, Urteil vom 18.10.2019, 3 O 48/18). Außerdem ist nicht einsichtig, warum der Konzern der Beklagten in den Vereinigten Staaten von Amerika umfassende Schuldanerkenntnisse im Rahmen von Vergleichsvereinbarungen abgegeben hat, wenn tatsächlich auf Vorstandsebene niemand von dem Softwareeinsatz gewusst hätte (vgl. Landgericht Stade, Urteil vom 18.10.2019, 3 O 48/18). Jedenfalls hiernach hätte die Beklagte konkret darlegen müssen, von wem die Entscheidungen zum Softwareeinsatz gefällt worden sind und warum dies ohne Einbindung, Wissen und Billigung der Vorstandsebene möglich gewesen sein soll. Dem ist die Beklagte nicht nachgekommen, so dass mit dem Vortrag der Klagepartei von einer Verantwortlichkeit der Beklagten gem. § 31 BGB auszugehen ist.

c)

Die sittenwidrige Schädigung ist auch kausal für die Kaufentscheidung der Klagepartei gewesen: Es ist anerkannt, dass bei täuschenden (bzw. manipulativen) Verhalten für die Darlegung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Täuschung und Abgabe der Willenserklärung es ausreichend ist, dass der Getäuschte Umstände dargetan hat, die für seinen Entschluss von Bedeutung sein konnten und nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts Einfluss auf die EntschlieÙung gehabt haben können (vgl. etwa BGH Ur. v. 12.05.1995 - BGH Aktenzeichen VZR3494 V ZR 34/94, NJW 1995, 2361). Von der Manipulation bei der Beklagten ist hier der Motor und damit der wertvollste und wichtigste Bestandteil des Kraftfahrzeugs betroffen. Die manipulierten Daten haben Einfluss auf die Zulassung. Nach der Lebenserfahrung ist daher davon auszugehen, dass sie auf die Kaufentscheidung der Klagepartei Einfluss hatten und die Klagepartei das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn sie gewusst hätte, dass es die Emissionsgrenzwerte nur im Prüfmodus einhält, der während des normalen Gebrauchs nie eingeschaltet ist (Landgericht Stade, Urteil vom 18.10.2019, 3 O 48/18).

d)

Der Klagepartei ist beruhend auf diesem Irrtum auch ein Schaden entstanden. Dieser liegt in dem Erwerb eines mit der Steuerungssoftware ausgerüsteten Fahrzeugs (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, 18 U 70/18, NZV 2019, 249). Der Schaden kann



dabei auch in der Eingehung einer „ungewollten“ Verbindlichkeit bestehen, selbst wenn dieser eine Forderung auf eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.). Es kommt daher nicht darauf an, ob die Klagepartei das Fahrzeug zur allgemeinen Nutzung im Straßenverkehr verwenden kann und verwendet hat. Denn Schadensersatz ist auch dann geschuldet, wenn der Kaufpreis zwar dem Verkehrswert der Sache entspricht, diese aber infolge des Mangels für die Zwecke des Käufers ungeeignet ist (BGH, Urteil vom 19.12.1997, V ZR 112/96, NJW 1998, 898, 899). Es genügt dabei, wenn ein nicht völlig nebensächlicher Zweck nicht erreicht wird (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12.06.2019, 5 U 1318/18, a.a.O.) Vorliegend wollte die Klagepartei kein Fahrzeug erwerben, das eine Software enthält, die einen den Emissionsgrenzwerten der Euro 5-Norm entsprechenden Schadstoffausstoß nur im Prüfmodus einhält, während unabhängig von der konkreten Nutzung und dem persönlichen Fahrverhalten im normalen Straßenbetrieb dieser Modus abgeschaltet wird. Er wollte auch gerade kein Fahrzeug erwerben bei dem aufgrund einer rechtswidrig verbauten Abgaseinrichtung die Stilllegung drohte (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133). Damit war das Fahrzeug für die Zwecke der Klagepartei ungeeignet.

e)

Ein etwaiger möglicher Nacherfüllungsversuch mittels Softwareupdate lässt die deliktische Schädigung nicht entfallen. Der Schaden ist bereits eingetreten. Anders als im Kauf- und Gewährleistungsrecht kann der Kunde insoweit nicht auf eine Nachbesserung verwiesen werden. Der Nachbesserungsversuch ist unerheblich für die Frage der Rückabwicklung im Wege der Naturalrestitution, denn der maßgebliche Zeitpunkt, in dem der Schadenseintritt zu beurteilen ist, ist der der Vermögensverfügung in Form des nachteiligen Kaufvertragsschlusses, der aus den oben genannten Gründen zu einem Vermögensschaden geführt hat, ohne dass eine nachträgliche Nachrüstung daran etwas ändern würde (vgl. auch LG Frankfurt am Main, 2-03 O 104/17).

f)

Die Beklagte hat die Klagepartei gemäß § 249 BGB für den Ersatz seiner Schäden so zu stellen, als ob der auf Grund der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung erfolgte Kauf

des Fahrzeugs mit Kaufpreiszahlung und Übergabe unterblieben sei. Das bedeutet Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs gegen Erstattung des Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen. Der von der Klagepartei gezogene Nutzungsvorteil ist keiner, der ohne das schädigende Ereignis bei diesem verblieben wäre.

Bei der Rückabwicklung des Vertrages muss sich der Käufer die Nutzungsvorteile anrechnen lassen (vgl. OLG Celle, Urteil vom 20.11.2019 – 7 U 244/18, BeckRS 2019, 29589 amtlicher Leitsatz 3). Was die gezogenen Nutzungen betrifft, so musste sich die Klagepartei auf den zu erstattenden Bruttokaufpreis in Höhe von 27.506,00 € eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 10.719,36 € anrechnen lassen. Am 23.09.2020 betrug die Kilometerlaufleistung unstrittig 116.913 km, wobei gemäß § 287 ZPO regelmäßig eine durchschnittlich zu erwartende Gesamtlauflistung solcher Fahrzeuge von 300.000 km anzunehmen ist (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BeckRS 2020, 10555 Rn. 83). Beim Kauf durch die Klagepartei betrug der Kilometerstand 0. Die Klagepartei muss sich mithin einen Gebrauchsvorteil in Höhe von 10.719,36 € anrechnen lassen, der sich folgendermaßen errechnet:  $(\text{gefahrte Km} - \text{Km-Stand beim Kauf}) / (\text{Gesamtlauflistung} - \text{Km-Stand beim Kauf}) \times \text{Kaufpreis}$ . Der so errechnete Nutzungsersatz in Höhe von 10.719,36 € ist von dem Bruttokaufpreis in Abzug zu bringen, so dass ein zuzusprechender Betrag in Höhe von 16.786,64 € verbleibt.

Hinsichtlich des Nutzungsersatzes erfolgt nicht lediglich eine Verurteilung Zug um Zug, da dies bereits im Wege des Vorteilsausgleichs zu berücksichtigen ist und es sich letztlich um gleichartige, auf Geld gerichtete Ansprüche handelt. Lediglich im Fall, dass Ersatzanspruch und Vorteil nicht gleichartig sind, erfolgt eine Tenorierung Zug-um-Zug, so dass dies lediglich hinsichtlich der Rückübereignung des Fahrzeugs zu erfolgen hat (LG Freiburg, Urteil vom 11.01.2019, 2 O 84/18, BeckRS 2019, 2025).

g)

Auf die Frage der Verjährung kommt es nicht an, da sich die Beklagte sich nicht mehr auf Verjährung beruft und die Verjährungseinwand nur auf entsprechende Einrede hin zu berücksichtigen ist.

h)

Der Zinsanspruch hinsichtlich der Hauptforderung seit der Rechtshängigkeit folgt aus § 291 BGB. Ein darüber hinausgehender Zinsanspruch aus §§ 286, 288 BGB besteht nicht, da die Beklagte nicht wirksam in Verzug gesetzt wurde. Es lag ein Fall der Zuvielforderung vor, da vom eingeforderten Betrag nicht die Nutzungsentschädigung bezogen auf höchstens 300.000 Kilometer in Abzug gebracht wurde. Nach der Rechtsprechung des BGH stellt eine Zuvielforderung die Wirksamkeit der Mahnung und damit den Verzug hinsichtlich der verbleibenden Restforderung dann nicht in Frage, wenn der Schuldner die Erklärung des Gläubigers nach den Umständen des Falls als Aufforderung zur Bewirkung der tatsächlich geschuldeten Leistung verstehen muss und der Gläubiger zur Annahme der gegenüber seinen Vorstellungen geringeren Leistung bereit ist (BGH NJW 2006, 3271, 3272 Rn. 16). Diese Voraussetzungen, unter denen nach den genannten Kriterien trotz einer Zuvielforderung der Verzug eintritt, liegen nicht vor. Für die Beklagte war nicht erkennbar, dass der Kläger auch ohne Weiteres eine um den tatsächlich geschuldeten Nutzungsersatz reduzierte Zahlung akzeptieren würde.

2.

Der Anspruch auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht lediglich in Höhe von 1.100,51 € und beruht auf §§ 826, 249 ff. BGB. Die vorgerichtlichen Anwaltskosten sind als Schaden im Sinne der §§ 249 ff. BGB als sogenannte Rechtsverfolgungskosten ersatzfähig (vgl. Landgericht Bremen, Urteil vom 12.04.2019, 4 O 574/18). Es war für die Berechnung der Gebühr ein 1,3 Satz und die Auslagenpauschale zu Grunde zu legen sowie die Umsatzsteuer. Als Streitwert nach der Formel (gefahrenre Km – Km-Stand beim Kauf) / (Gesamtlauflistung – Km-Stand beim Kauf) x Kaufpreis waren 17.173,00 € zugrunde zu legen, da der Kilometerstand seinerzeit bei 112.697 lag.

3.

Der Feststellungsantrag hinsichtlich des Annahmeverzugs in Ziffer 3 ist nicht begründet, da die Beklagte nicht in Annahmeverzug gesetzt wurde. Dafür wäre es erforderlich gewesen, dass im Angebot nicht nur der Schadensersatzanspruch Zug um Zug geltend gemacht worden wäre, sondern die Klagepartei auch den Nutzungsersatz lediglich in geschuldeter Höhe in Abzug gebracht hätte (vgl. BeckOGK/Dötterl, 1.1.2020, § 294 BGB Rn. 32).

4.

Der Feststellungsantrag in Ziffer 4 ist begründet, da die Beklagte für etwaige weitere Schäden, wie etwa Kfz-Steuernachteile, nach §§ 826, 31 BGB einstandspflichtig wäre und diese jedenfalls nicht auszuschließen sind (vgl. OLG Celle, Urteil vom 20.11.2019 – U 244/19 – juris, Rn. 30).

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. Die teilweise Klagerücknahme betraf lediglich Nebenforderungen und hatte daher keinen Einfluss auf die Kostenentscheidung.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1 und S. 2 ZPO.

III.

Der Streitwert für den Klageantrag zu 1. wird auf 16.786,64 € festgesetzt und für den Klageantrag zu 2. auf 500,00 €. Die übrigen Anträge wirkten nicht streitwerterhöhend. Insgesamt wird der Streitwert mithin auf 17.286,64 € festgesetzt, § 3 ZPO in Verbindung mit § 48 GKG.

**Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift  
wörtlich überein und wird hiermit beglaubigt.**

Stade, 09.10.2020

Justizangestellte

als Urkundsbeamter/Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle des Landgerichts  
Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.  
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.