Titel:

Schadensersatz aufgrund des Erwerbs eines vom sogenannten Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs (hier: VW Passat 2.0 TDI)

Normenkette:

BGB § 31, § 434, § 826, § 849

Leitsätze:

1. Zur VW-Abgasskandal-Thematik vgl. grundlegend BGH BeckRS 2020, 10555; vgl. auch OLG München BeckRS 2020, 34041; BeckRS 2020, 34151; BeckRS 2020, 34153; OLG Bamberg BeckRS 2020, 33045; BeckRS 2020, 33157; sowie die Aufzählung ähnlich gelagerter VW-Diesel-Fälle bei OLG München BeckRS 2020, 25691 (dort Ls. 1); OLG München BeckRS 2020, 27215 (dort Ls. 1); OLG Köln BeckRS 2019, 42328 (dort Ls. 1); OLG Koblenz BeckRS 2020, 14352 (dort Ls. 1), OLG Stuttgart BeckRS 2020, 7002 (dort Ls. 1), OLG Jena BeckRS 2020, 8618 (dort Ls. 1), OLG Oldenburg BeckRS 2020, 6234 (dort Ls. 1) und KG BeckRS 2019, 29883 (dort Ls. 5); mit gegenteiligem Ergebnis noch: OLG München BeckRS 2019, 33738; BeckRS 2019, 33753; OLG Braunschweig BeckRS 2019, 2737. (redaktioneller Leitsatz)
2. Dem Käufer eines vom Diesel-Abgasskandal erfassten Fahrzeugs steht gegen die Herstellerin des Motors ein Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB auf Erstattung des für den Erwerb des Fahrzeugs tatsächlich aufgewandten Kaufpreises abzüglich Vorteilsausgleich für die Nutzung Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs zu. (Rn. 10) (redaktioneller Leitsatz)
3. Zu typischen Detailfragen aus VW-Dieselfällen hier: Gesamtleistung 250.000 km; Verjährungshemmung durch zwischenzeitliche Teilnahme am Musterfeststellungsverfahren; keine Deliktzinsen; Annahmeverzug; kein Anspruch auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, da bestritten, dass vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten gezahlt. (Rn. 55, 57, 58, 59 und 63) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Fahrzeug, EA 189, Schadensersatz, Motorsteuerungssoftware, Kaufvertrag, Stickoxid, Abgasrückführung, Typgenehmigung, Verjährungshemmung, Musterfeststellungsverfahren

Fundstelle:

BeckRS 2020, 4174

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 18.831,72 € zu zahlen nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 12.06.2019, Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs VW Passat 2.0 TDI mit der Fahrzeugsidentifikationsnummer Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1. bezeichneten PKW seit dem 25.12.2018 in Annahmeverzug befindet.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 37% und die Beklagte 63% zu tragen.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 30.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klagepartei begehrt Schadensersatz aufgrund des Erwerbs eines vom sogenannten VW-Abgasskandal betroffenen Fahrzeugs mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer Die Klagepartei kaufte den streitgegenständlichen PKW, VW Passat, am 21.10.2011 zu einem Kaufpreis von 30.000,00 € bei der F. GmbH, Im Gewerbegebiet...

2

Am 21.11.2019 beträgt der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 93.069 km.

3

In dem Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Motor der Baureihe EA 189 verbaut. Es verfügt über eine Typgenehmigung nach Euro 5. Die Einhaltung der dafür maßgeblichen Grenzwerte für Stickoxide (Art. 10 Verordnung EG Nr. 715/2007, Anhang I, Tabelle 1) hängt davon ab, in welchem Ausmaß Abgase aus dem Auslassbereich des Motors über ein Abgasrückführungsventil in den Ansaugtrakt des Motors zurückgeleitet werden. Im streitgegenständlichen Fahrzeug lässt die das Abgasrückführungsventil steuernde Software des Motorsteuerungsgerätes eine Abgasrückführung im zur Einhaltung der Grenzwerte nötigen Umfang nur unter den Bedingungen des zum Erlangen der Typgenehmigung durchgeführten gesetzlich vorgeschriebenen Testlaufs zu. Es ist nahezu ausgeschlossen, dass im normalen Straßenverkehr die Fahrkurven dieses Testlaufs - neuer europäischer Fahrzyklus (NEFZ) - exakt nachgefahren werden.

4

Die Klagepartei trägt im Wesentlichen vor, ihr stehe gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadensersatz auf der Grundlage einer deliktischer Haftung zu, im Ergebnis sei die Beklagte verpflichtet, das Fahrzeug des Klägers gegen Zahlung des Kaufpreises zurückzunehmen.

5

Der Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei EUR 30.000,00 nebst Zinsen in Höhe von 4 Prozent seit dem 22. 10.2011 bis 24.12.2018 und seither von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs VW Passat 2.0 TDI mit der Fahrgestellnummer zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 25.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. Bezeichneten Gegenstandes in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.077,74 nebst Zinsen n Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 25.12.2018 zu zahlen.

6

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

7

Die Beklagte ist der Ansicht, das klägerische Fahrzeug verfüge nicht über eine unzulässige Abschaltvorrichtung, da die streitgegenständliche Software nicht auf das Emissionskontrollsystem einwirke, sondern nur dazu führe, dass Abgase beim Durchfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus in den Motor zurückführt würden, bevor sie überhaupt das Emissionskontrollsystem erreichen, und nicht im realen Fahrbetrieb auf das Emissionskontrollsystem einwirke. Das Fahrzeug sei technisch sicher. Eine Haftung auf deliktischer Grundlage käme nicht in Betracht. Der Kläger sei seitens der Beklagten nicht getäuscht worden, sie habe nicht sittenwidrig gehandelt, auch sei ihm kein Schaden entstanden. Daher seien deliktische Haftungsnormen nicht verwirklicht.

8

Hinsichtlich des weiteren Parteivortrags wird auf das wechselseitige schriftsätzliche Vorbringen nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

9

Die Klage ist im zugesprochenen Umfang begründet.

10

Der Klagepartei steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB wegen sittenwidriger Schädigung zu. Insoweit kann die Klagepartei Erstattung des gezahlten Kaufpreises unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung für die gezogenen Nutzungen (gefährdete Kilometer) verlangen, wobei sich insoweit ein Rückzahlungsanspruch in Höhe von 18.831,72 € ergibt Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeuges.

I.

11

Das Gericht ist gemäß § 32 ZPO örtlich zuständig.

12

Der Prüfung ist insoweit der klägerische Sachvortrag zugrunde zu legen. Die Klagepartei hat unter anderem einen Anspruch aus § 826 BGB schlüssig vorgetragen, was sich auch daraus ergibt, dass der Anspruch begründet ist. Da bei § 826 BGB der Eintritt eines Schadens zum Tatbestand gehört, nicht lediglich zur Rechtsfolgenseite, ist auch der Ort des Schadenseintritts Begehungsort im Sinne des § 32 BGB. Ort des Schadenseintritts ist der Wohnort der Klagepartei als Geschädigtem, welcher sich im Moment des Vertragsschlusses im hiesigen Bezirk befand. Es ist also davon auszugehen, dass eine Vermögensschädigung in Hösbach stattgefunden hat und somit der Erfolgsort im Bezirk des Landgerichts Aschaffenburg belegen ist.

II.

13

In der Sache ist die Klage in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

14

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 31 BGB wegen einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung, so dass er Erstattung des tatsächlich gezahlten Kaufpreises von 30.000,00 € unter Abzug und Anrechnung einer Nutzungsentschädigung von 11.168,28 € erfolgte Nutzungen Zug um Zug gegen Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen kann.

1. Die Beklagte hat die Klagepartei sittenwidrig getäuscht, was bei der Klagepartei dann zu einem entsprechenden Vermögensschaden in Höhe des gezahlten Kaufpreises geführt hat.

15

a. Das Inverkehrbringen eines Fahrzeuges mit der streitgegenständlichen Umschaltlogik unter bewusstem Verschweigen der (gesetzeswidrigen) Softwareprogrammierung stellt eine konkludente Täuschung dar, da der Hersteller mit dem Inverkehrbringen konkludent die Erklärung abgibt, der Einsatz des Fahrzeugs sei im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 17.04.2019, Az. 5 U 1318/18; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019 -13 U 142/18).

16

Die Beklagte hat die Klagepartei konkludent darüber getäuscht, dass die Zulassung des Fahrzeuges zum Straßenverkehr und die Einstufung in die angegebene Schadstoffklasse gesetzmäßig erfolgten, während sie tatsächlich erschlichen wurde. Dazu hatte die Beklagte unter anderem auch das Fahrzeug der Klagepartei mit einer manipulierten Motorensoftware in Verkehr gebracht, ohne hierüber aufzuklären. Auf diesem Weg hatte die Beklagte überhaupt erst die entsprechende Typgenehmigung erschlichen, denn erst die installierte Manipulationssoftware hat dazu geführt, dass das Fahrzeug bei der Prüfung den Testlauf unter Laborbedingungen erkannte und dadurch abweichend vom Regelmodus 0, der im normalen Verkehr galt, auf einen Modus 1 umschaltete und nur dadurch die Werte so erreicht wurden, dass die entsprechende Typgenehmigung erteilt wurde. Das Gericht ist davon überzeugt, dass der PKW eine unzulässige Abschaltvorrichtung aufweist. Eine solche liegt ausweislich des bestandskräftigen Bescheides vom KBA vom 15.10.2015 für Motoren des Typs EA 189 vor. Überdies hat bereits der Bundesgerichtshof hierauf hingewiesen (vgl. BGH Hinweisbeschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17).

17

Das Gericht verkennt nicht, dass damit der Hauptvorwurf der konkludenten Täuschung der Beklagten nicht so sehr in einem aktiven Tun als vielmehr in einem Verschweigen und damit einem Unterlassen liegt. Die Zurechnung erfordert also das Bestehen und die Verletzung einer entsprechenden Aufklärungspflicht, wobei nicht unberücksichtigt bleibt, dass weder Verkäufer noch Hersteller grundsätzlich eine alles umfassende Aufklärungspflicht trifft.

18

Die Besonderheit dieses Falles führt jedoch dazu, dass hier für die Beklagte eine entsprechende Aufklärungspflicht gegenüber potenziellen Käufern und Erwerbern von Fahrzeugen mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 oblag. Zum einen hat nämlich die Beklagte durch die „bewusste“ Manipulation und die diesbezüglich verschleiernde Art einen „versteckten“ und für den normalen Nutzer kaum bis gar nicht erkennbaren Sachmangel an den betreffenden Fahrzeugen hervorgerufen. Eine Offenbarungspflicht besteht jedoch dann, wenn Umstände vorliegen, deren Eintritt den Vertragszweck aus Sicht des jeweiligen Käufers vereiteln könnte und die der Käufer selbst nicht zu erkennen vermag. Dies ist in den vorliegenden Fallgestaltungen der Fall, denn das Fahrzeug hielt nicht die gesetzlichen Bestimmungen ein.

19

Schließlich hat die Beklagte auch ihre Fahrzeuge - und so auch das Fahrzeug der Klagepartei - aktiv beworben und damit gegenüber den Interessenten solcher Fahrzeuge konkludent die Ordnungsgemäßheit der Zulassung dieses Fahrzeugs vorgespiegelt. Fahrzeuge wie dasjenige der Klagepartei hätten jedoch die für die sog. „grüne Plakette“ erforderliche Schadstoffklasse nicht eingehalten, wäre die Manipulation mit den unterschiedlichen Betriebsmodi nicht vorgenommen worden. Die erfolgte Typgenehmigung mit der entsprechenden Einhaltung der Grenzwerte beruhte also nicht auf einer ordnungsgemäßen Prüfung unter den Betriebsbedingungen wie bei der Nutzung des Fahrzeuges im allgemeinen Verkehr, sondern auf der Manipulation des Motors, so dass diese demnach gerade nicht ordnungsgemäß zustande gekommen ist.

20

Es liegt auf der Hand, dass eine solche Schadstoffmessung auf dem Prüfstand zur Erlangung einer Typgenehmigung nur sinnvoll ist und einen Vergleich von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ermöglicht, wenn das zu testende Fahrzeug gerade hinsichtlich der Abgasbehandlung dem Zustand entspricht, der dann auch auf der Straße bei entsprechender Nutzung gegeben ist - mag hier wegen individueller Faktoren der Schadstoffausstoß bekanntermaßen auch höher sein -, da ansonsten durch Manipulation jedweder Art Tür und Tor geöffnet würde und eine Vergleichbarkeit der selbst unter den dem realen Fahrbetrieb entfernten, genormten Prüfbedingungen nicht mehr hergestellt wird. Die von der Beklagten ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung und die hier vorgenommene Manipulation ist deshalb als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften anzusehen.

21

Dadurch sind die Kunden wie die Klagepartei auch bewusst benachteiligt und geschädigt worden. Zum einen entsprechen die so durch die Manipulation erst erreichten Abgaswerte nicht jenen, die der Kunde aufgrund der Fahrzeugbeschreibung und der gesetzlichen Grenzwerte erwarten durfte. Zwar ist der Beklagten zuzustimmen, dass ein Kunde durchaus davon ausgeht, dass die bekanntermaßen unter Laborbedingungen ermittelten Werte im Alltagsbetrieb und bei der Nutzung im Verkehr regelmäßig so nicht erreicht werden können. Es muss jedoch kein Kunde erwarten, dass diese normale Abweichung durch den Einsatz einer verbotenen Software erheblich vergrößert wird und der Hersteller die erforderliche Typgenehmigung im Rahmen der Überprüfung unter Laborbedingungen überhaupt erst durch eine entsprechende Manipulation und einen anderen Betriebsmodus, als denjenigen, der der Benutzung im Straßenverkehr entspricht, erreicht.

22

Allein wegen dieser Besonderheiten hätten also potenzielle Käufer von der Beklagten in diesem Sonderfall und aufgrund dieser hier gegebenen Besonderheiten, die deutlich vom Normalfall abweichen, über diese Umstände aufgeklärt werden müssen.

23

Die Tatsache der Benachteiligung und Schädigung der Käufer ergibt sich zudem daraus, dass die Verwendung der Manipulationssoftware durch die Beklagte dazu geführt hat, dass das von der Klagepartei

erworbene Fahrzeug im Sinne des § 434 BGB im Zeitpunkt der Übergabe mangelhaft war (vgl. BGH, Hinweisbeschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17).

24

Die Täuschung der Beklagten gegenüber allen (potenziellen) Käufer derartiger Fahrzeuge durch konkludentes Handeln liegt darin, dass ein Neuwagenkäufer grundsätzlich davon ausgehen kann, dass das erworbene Fahrzeug vollständig mangelfrei ist, den gesetzlichen Vorschriften genügt und ohne Einschränkung und ohne weitere zusätzliche spätere Maßnahmen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf, wobei diese Vorstellungen in der Regel für den Kaufentschluss des jeweiligen Käufers wie auch des Klägers maßgeblich sind. Diese Vorstellungen eines Käufers wie der Klagepartei war hier aufgrund der von der Beklagten vorgenommenen Manipulation und der diesbezüglichen Täuschung falsch, da die von der Typengenehmigung ausgewiesenen und gesetzlich vorgegebenen Werte letztlich von dem Fahrzeug der Beklagten so unter dem Betriebsmodus des Straßenverkehrs selbst unter Laborbedingungen im sogenannter Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nicht, sondern nur durch Einsatz der verbotenen Manipulationssoftware erreicht wurden und diese Fahrzeuge dann nach Erhalt der Genehmigung so in den Verkehr gebracht wurden, ohne die diesbezüglichen potentiellen Käufer über die vorgenommene Manipulation zu informieren.

25

b. Diese Täuschung und die vorgenommene Manipulation der Beklagte war auch kausal für die Kaufentscheidung der Klagepartei.

26

Es ist anerkannt, dass es bei täuschendem Verhalten für die Darlegung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Täuschung und Abgabe der Willenserklärung ausreichend ist, dass die Tatsachen, über die getäuscht wurde, für den Entschluss des Getäuschten nach der Lebenserfahrung bei der Art des zu beurteilenden Rechtsgeschäfts grundsätzlich Einfluss auf die EntschlieÙung gehabt haben können (vgl. etwa BGH NJW 1995, 2361).

27

Wie zuvor ausgeführt, hatte die Beklagte hier über eine Manipulation des Motors sowie über die ordnungsgemäÙe Prüfung und Zulassung des Fahrzeuges getäuscht. Dies stellt nach kaufrechtlichen Regeln einen Sachmangel dar, weil ein Durchschnittskäufer erwarten darf, dass die in der Testphase laufenden stickoxidverringernenden Prozesse auch im realen Fahrbetrieb aktiv bleiben und nicht durch den Einsatz einer Software deaktiviert oder diese nur im Testzyklus aktiviert werden, um so überhaupt unter Prüfbedingungen die maßgeblichen Grenzwerte einzuhalten. Ist danach der AusstoÙ der Stickoxidwerte im realen Fahrbetrieb - unabhängig von individuellen Faktoren - unter anderem allein deshalb höher als im künstlichen Fahrbetrieb, weil die Software zwischen beiden verschiedenen Betriebsmodi - also künstlicher Fahrbetrieb und realer Fahrbetrieb - wechseln kann, so handelt es sich unter kaufrechtlichen Gesichtspunkten um eine negative Abweichung von der üblichen Beschaffenheit vergleichbarer Fahrzeugklassen.

28

Ob der jeweilige Käufer nun besonderen Wert auf ein umweltschonendes Fahrzeug legt oder ein besonderes Umweltbewusstsein hatte, wie von der Klagepartei auch im hiesigen Verfahren vorgetragen, ist nicht einmal entscheidend. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass jeder Käufer sowohl auf sachmängelfreie Eigenschaften des Motors als zentrales Element eines Fahrzeuges als auch auf eine unter regelgerechten Bedingungen zu Stande gekommene ordnungsgemäÙe Zulassung des Fahrzeuges als Voraussetzung für dessen uneingeschränkte Benutzung im Straßenverkehr Wert legt, so dass dies insgesamt nur den Schluss zulässt, dass ein Käufer wie die Klagepartei bei Kenntnis einer solchen wie hier vorgenommenen Manipulation das Fahrzeug nicht gekauft hätte. Insoweit ist nämlich zu berücksichtigen, dass das Fahrzeug in dem ursprünglichen Zustand, wie ausgeführt, einen kaufrechtlichen Sachmangel aufweist. Diesbezüglich kann man - gerade beim Erwerb eines Neufahrzeuges oder Gebrauchtfahrzeugen in einem noch relativ neuen Zustand angesichts der damit verbundenen hohen Kaufpreise - davon ausgehen, dass kein verständig und halbwegs wirtschaftlich denkender Kunde als Käufer ein solches sachmängelbehaftetes Fahrzeug erwirbt, insbesondere dann nicht, wenn der Automarkt eine Vielzahl von Fahrzeugen in den jeweils vergleichbaren Preissegmenten oder den gewünschten Typklassen aufweist, die derartige Sachmängel nicht und unter regulären Bedingungen die Typengenehmigung erhalten haben. Die

Lebenserfahrung spricht dafür, dass Kraftfahrzeugkäufer vom Kauf eines Fahrzeugs Abstand nehmen würden, wäre ihnen bekannt, dass das betreffende Fahrzeug zwar formal über eine EG-Typgenehmigung verfügt, aber wegen Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung diese nicht hätte erhalten dürfen, weshalb Maßnahmen der die Typgenehmigung erteilenden Behörde und dem folgend der Zulassungsstelle bis hin zur Stilllegung drohen (so auch OLG Karlsruhe, Urteil v. 18.7.2019 - 17 U 160/18; OLG Karlsruhe, Beschluss v. 05.03.2019, Az. 13 U 142/18; OLG Köln, Beschluss v. 16.07.2018, Az. 27 U 10/18).

29

Dabei wäre es auch unerheblich, wenn im Wege der Manipulation in erster Linie die Stickstoffemissionen manipuliert worden wären und die Klagepartei sich zu diesem Wert keine Gedanken gemacht hätte, wie es die Beklagte vorträgt. Wesentlich ist die Tatsache der Manipulation, die sich auf den Vorgang der Prüfung des Fahrzeuges und somit auch auf die Typgenehmigung als solche sowie auf die Zulassung auswirkte und dieser Umstand gerade dazu führte, dass das Fahrzeug in dem in den Verkehr gebrachten Zustand sachmängelbehaftet war.

30

Hinsichtlich der notwendigen haftungsbegründenden Kausalität zwischen der Täuschung durch die Beklagte als Hersteller und der Kaufentscheidung durch die Klagepartei als Käufer wird nicht verkannt, dass die Entscheidung über einen Fahrzeugkauf häufig auf einem ganzen Bündel an unterschiedlichen Motiven (z.B. die Motorleistung, der Kraftstoffverbrauch, die Ausstattung, der konkrete Preis, der Werkstattservice, das Markenimage etc.) beruhen kann, in das die hier streitgegenständlichen Abgaswerte, die bei der Abgasuntersuchung erzielten Messergebnisse und das Vorhandensein der grünen Plakette sich ggfs. als weitere Beweggründe einreihen. Gleichwohl ändert auch das nichts daran, dass angesichts der vorgenommenen Manipulation mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen hinsichtlich der Fahrzeuge aus dem Konzern der Beklagten dann gerade kein echter Entscheidungskonflikt bestanden hätte, wenn die Klagepartei als Käufer aufgeklärt worden wäre und die Hintergründe gekannt hätte, mithin wenn ihm auch bewusst geworden wäre, dass die hier relevanten Fahrzeuge der Beklagten mit dem streitgegenständlichen Dieselmotor des Typs EA 189 so in dem Zustand, wie sie ursprünglich bestanden, sachmängelbehaftet waren und eigentlich ohne die relevante Manipulationssoftware zur Beeinflussung der Abgaswerte im Prüfungsmodus die Typgenehmigung nicht erhalten hätten. Angesichts der Vielzahl an vergleichbaren oder ähnlichen Fahrzeugen auf dem Automarkt ist deshalb bei lebensnaher Betrachtung davon auszugehen, dass auch bei einer Vielzahl an Motiven ein verständiger und wirtschaftlich denkender Käufer die Kaufentscheidung jedenfalls auf Fahrzeuge anderer Hersteller konzentriert hätte, die sachmängelfrei sind und die die entsprechende Typgenehmigung unter regulären Bedingungen erhalten haben. Demnach hätte also ein Entscheidungskonflikt allenfalls hinsichtlich anderer vergleichbarer oder ähnlicher Fahrzeuge verschiedener anderer Hersteller bestanden, während ein Fahrzeug der Beklagten mit einem Dieselmotor dieses Typs EA 189 von vornherein im Rahmen der Kaufentscheidung als Alternative ausgeschlossen worden wäre.

31

c. Diese vorgenommene Täuschung der Beklagten sowie deren Gesamtverhalten beim Inverkehrbringen solcher Fahrzeuge waren sittenwidrig.

32

Sittenwidrig ist eine Handlung, die nach Inhalt und dem Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, das heißt mit grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (Palandt-Sprau, 77. Auflage, § 826, Rn. 4).

33

Beweggrund der Beklagten zur Vornahme der Manipulation am Motor und der entsprechenden Täuschung darüber war allein die Erzielung eines höheren Gewinns bzw. die Ersparnis von weiteren Entwicklungskosten. Die Beklagte nutzte bei ihrer Täuschung aus, dass der Endverbraucher darauf vertraut, dass ein Fahrzeug, das von einem Hersteller für den Verkauf freigegeben wurde, die Zulassungsprüfungen ordnungsgemäß durchlaufen hat und dementsprechend die gesetzlich vorgegebenen Werte ohne Manipulation bei den Prüfbedingungen erfüllt.

34

Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass die Beklagte in großem Umfang und mit erheblichem technischem Aufwand im Profitinteresse zentrale gesetzliche Vorschriften ausgehebelt und zugleich ihre Kunden konkludent getäuscht hat. Sie hat dabei nicht nur einfach gesetzliche Abgaswerte außer Acht gelassen, sondern mit der vorgenommenen Manipulation an diesem Motortyp für alle davon betroffenen Fahrzeuge zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung ihres Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden einerseits sowie nachfolgend nach dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge gegenüber den Verbrauchern andererseits geschaffen. Es lag also eine bewusste Täuschung der Aufsichtsbehörden einerseits und der Verbraucher andererseits vor, um die entsprechende Typengenehmigungen für die Fahrzeuge zu erhalten und diese dann so in Verkehr bringen zu können, um dadurch entsprechende Vertragsschlüsse der Händler mit Kunden herbeiführen zu können. Dabei ist die Beklagte bewusst verschleiern und durch einen offensichtlich nur begrenzt einbezogenen Personenkreis vorgegangen, um diese Manipulation geheim zu halten, zumal diese Manipulation auch nur äußerst schwer zu entdecken war und so im normalen Verkehr mangels erkennbarer Auswirkungen eigentlich nicht aufgefallen wäre.

35

Die Täuschung diene, andere Motive sind jedenfalls nicht ersichtlich, allein dem Zweck, zur Kostensenkung und möglicherweise auch zur Umgehung technischer Probleme bei der Entwicklung einer rechtlich und technisch einwandfreien, aber teureren Lösung der Abgasreinigung formal die Voraussetzungen für die Typengenehmigung zu erfüllen und mit Hilfe diese Manipulation umweltfreundliche Prüfvermerke veröffentlichen zu können, um dadurch entsprechende Wettbewerbsvorteile zu erlangen. Schon dieses Gewinnstreben um den Preis einer bewussten Täuschung und Benachteiligung von Behörden einerseits und Kunden andererseits gibt dem Handeln der Beklagten ein Gepräge der Sittenwidrigkeit. Ein solches zumindest auch die Verbraucher konkludent täuschendes Verhalten ist auch bei Anwendung eines durchschnittlichen Maßstabs als sittenwidrig anzusehen und verwerflich, da die Beklagte eben nicht nur die Aufsichts- und Prüfbehörden getäuscht, sondern durch ihr täuschendes Verhalten bei dem weiteren Inverkehrbringen der Fahrzeuge auch die Ahnungslosigkeit der Verbraucher bewusst zu ihrem Vorteil ausgenutzt hat.

36

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte verstoßen das Handeln und die Täuschung der Beklagten gegen das Gerechtigkeitsgefühl aller billig und gerecht Denkenden.

37

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, dass die Klagepartei nicht unmittelbar dem Schutzzweck der verletzten EG-Verordnung unterfällt, weil diese Verordnung in erster Linie dem Umweltschutz dienen soll. Die Auswirkungen der Verletzung dieser Verordnung und der sich daraus ergebenden rechtlichen Folgen treffen auch unmittelbar die Klagepartei als Eigentümer des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Hinzu kommt, dass der Verstoß gegen die gesetzlichen Vorschriften der Verletzten EG-Verordnung dazu geführt haben, dass der jeweils betroffene Käufer und damit auch die Klagepartei ein Fahrzeug erworben hat, welches tatsächlich im Sinne der Gewährleistungsvorschriften ursprünglich mangelhaft war und von dem auszugehen ist, dass er dies bei Kenntnis der Manipulation nicht erworben hätte, so dass auch der klägerische Rechtskreis unmittelbar betroffen ist.

38

d. Der Klagepartei ist ein Schaden entstanden.

39

Unabhängig von der Frage, ob durch eine nachträgliche Änderung und ein Software-Update der eigentliche Sachmangel im Sinne des Gewährleistungsrechts beseitigt würde und nach einer Nachbesserung ein objektiver Wertverlust der vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge nicht mehr vorliegt, liegt der eingetretene Schaden im Verhältnis der Klagepartei zur Beklagten als Nicht-Vertragspartnerin bereits in dem Abschluss des Vertrages, der jedenfalls zu den damaligen Bedingungen von der Klagepartei nach Überzeugung des Gerichts so in der Form bei Kenntnis aller Umstände nicht abgeschlossen worden wäre. Ein Schaden aufgrund einer sittenwidrigen Schädigung ist grundsätzlich im Rahmen der Differenzhypothese zu ermitteln, das heißt durch ein Gegenüberstellen der jetzigen Vermögenslage des Geschädigten und derjenige, die ohne eine Schädigung bestehen würde. Es kann jedoch ein Schaden auch dann vorliegen, wenn eigentlich eine objektive Werthaltigkeit der vertraglichen Gegenleistung vorliegt. Die Differenzhypothese muss nämlich stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie eine

wertneutrale Rechenoperation darstellt. Der Schadensersatz dient aber dazu, den konkreten subjektiven Vermögensnachteil des Geschädigten auszugleichen.

40

Insoweit genügt jede Schadenszufügung im weitesten Sinne, also jede nachteilige Einwirkung auf die Vermögenslage in ihrer Gesamtheit und zwar in dem Zeitpunkt, in dem der Betroffene eine Entscheidung zu Lasten seines Vermögens trifft. Dabei ist auch eine subjektbezogene Betrachtung heranzuziehen. Nach dem subjektbezogenen Schadensbegriff stellt auch der Abschluss eines Rechtsgeschäftes, welches nicht den Zielen des Geschädigten entspricht, einen Schaden im Rahmen des § 826 BGB dar, ohne dass es im Ergebnis darauf ankäme, ob die erhaltene Leistung wirtschaftlich betrachtet hinter der Gegenleistung zurückbleibt oder nicht bzw. ob hier nachfolgend ein Ausgleich erfolgt.

41

Einen Schaden im Sinne des § 826 BGB erleidet, trotz objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung, auch, wer „durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist“ (BGH, Urteil vom 21.12.2004, VI ZR 306/03, juris Rn 16 = BGHZ 161, 361). Dabei ist auf den Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses abzustellen.

42

Hier ist bereits nicht von der objektiven Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung auszugehen, weil die Klagepartei mit dem Kaufvertrag ein Auto erwarb, welches nach den Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamts in dem Zustand des Erwerbs „nicht vorschriftsmäßig“ war - eine Konstellation, die mit einer Wertminderung einhergeht, ohne dass deren Höhe hier exakt beziffert werden müsste. Auch wenn die den Wert mindernden Tatsachen bei Abschluss des Kaufvertrages noch nicht bekannt waren, war die Anlage der Wertminderung bereits bei Kaufvertragsschluss vorhanden. Diese Konstellation führt dazu, dass der Vertrag als ein von der Klagepartei ungewollter Vertrag im Sinne der zitierten Rechtsprechung des BGH anzusehen ist. Daher liegt der Schaden vorliegend nicht etwa nur in der Wertminderung, sondern in dem ungewollten Vertrag als Ganzes, so dass der Vertrag im Wege des Schadensersatzes rückgängig zu machen ist.

43

Das von der Beklagten angebotene und von der Klagepartei aufgespielte Software-Update ändert nichts am Vorliegen des Schadens, selbst wenn feststünde, dass durch das Update keinerlei negative Auswirkungen auf die Motorleistung zu befürchten seien. Die Klagepartei ist im Rahmen des § 826 BGB so zu stellen, wie sie ohne die Täuschung und damit ohne den Abschluss des ungewollten Vertrages stünde. Dies hätte zur Folge, dass das Fahrzeug nicht in Verkehr gebracht worden wäre und die Klagepartei es nicht erworben hätte, so dass bei ihr kein Software-Update installiert werden könnte. (vgl. LG München, Urteil v. 29.03.2019, Az. 13 O 5153/18). Damit ist dieser Schaden bereits zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses endgültig eingetreten.

44

2. Auch die subjektiven Voraussetzungen für einen Anspruch aus § 826 BGB gegen die Beklagten sind zu bejahen.

45

Die Beklagte erfüllt auch den subjektiven Tatbestand der bewussten und vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung. Ihr sind das Wissen und der Vorsatz der an der Manipulation am Motor und der Täuschung darüber beteiligten Organmitglieder und sonstigen Mitarbeiter zuzurechnen. Eine solche Zurechnung erfolgt bei einer juristischen Person wie der Beklagten nach den allgemeinen Regeln der § 31 BGB. Grundsätzlich muss, damit eine Zurechnung erfolgen kann, das jeweilige Wissens- bzw. Vorsatzelement bei einem maßgeblichen Organmitglied der Beklagten festgestellt werden. Kann eine solche Feststellung nicht erfolgen, geht dies grundsätzlich zu Lasten der hier beweisbelasteten Klagepartei.

46

Vorliegend ist jedoch die Beklagte nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast weitgehend darlegungspflichtig, ohne dass die Beklagte ihrer diesbezüglich ihr obliegenden Darlegungslast zu der Frage, welche ihrer Organe tatsächlich Kenntnis von der Manipulation der Motorsteuerungssoftware hatten und das Inverkehrbringen entsprechend ausgerüsteter Motoren veranlasst haben, ausreichend

nachgekommen ist. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht gerade dann, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die nicht darlegungsbelastete Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr auch zumutbar ist, nähere diesbezügliche Angaben zu machen. Der Gegner der primär darlegungspflichtigen Partei darf sich in einer solchen Situation nicht auf pauschalen Sachvortrag oder 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 alle wesentlichen Tatsachen kennt, die entsprechenden Informationen hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind.

47

Hier war es der Klagepartei gerade nicht möglich, näher dazu vorzutragen, wer auf der Vorstandsebene der Beklagten bzw. wer von den maßgeblichen Organen entsprechende Kenntnisse hatte oder Anweisungen vorgenommen hat, da dies Kenntnis von den internen Strukturen, den Vorgängen und Abläufen sowie konkreter im Einflussbereich der Beklagten liegender Geschehnisse voraussetzen würde. Andererseits muss und kann die Klagepartei davon ausgehen, dass z.B. der damalige Vorstandsvorsitzende oder sonstige maßgebliche Organe Kenntnis von der Manipulation am Motor hatten oder deren Entwicklung und Installation gebilligt oder sogar angewiesen haben. Demnach oblag es hier allein der Beklagten, zu den Kenntnissen ihrer Organmitglieder und Mitarbeiter substantiiert und konkret vorzutragen, was ihr auch zumutbar ist.

48

Die Beklagte hatte jede Möglichkeit, die in ihrem Unternehmen im Zusammenhang mit der Programmierung und Implementierung der streitgegenständlichen Software abgelaufenen Vorgänge und Entscheidungsprozesse konkret darzulegen, um es der Klagepartei zu ermöglichen, seinerseits die ihr obliegende weitergehende Darlegung und die erforderlichen Beweisantritte dann auf dieser Grundlage vornehmen zu können.

49

Der diesbezügliche Sachvortrag der Beklagten ist jedoch auffällig unzureichend. Die Beklagte hat dazu nämlich lediglich eine Kenntnis von Vorstandsmitgliedern bestritten und dies als (offensichtliche) Maßnahmen von Mitarbeitern abgetan, deren Kenntnisse sie sich nicht zurechnen lassen müsse. Zudem hat sie vorgetragen, dass eine Aufarbeitung weiterhin noch erfolgen müsse, jedoch noch keine konkreten näheren Erkenntnisse dazu erlangt worden seien, ob auch Organmitglieder in die Manipulation einbezogen worden sein.

50

Warum hier nach mehreren Jahren seit Bekanntwerden des Abgasskandals im September 2015 trotz Einschaltung von internen Ermittlern immer noch keine diesbezüglichen Erkenntnisse vorliegen sollen, ist absolut unverständlich und lässt nur den Schluss zu, dass hier von Seiten der Beklagten bewusst nicht mehr vorgetragen werden soll. Dies geht zu ihren Lasten, denn das diesbezügliche Vorgehen ist unzureichend und genügt nicht den Anforderungen gemäß § 138 Abs. 1 ZPO, wonach die Parteien ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der Wahrheit gemäß abzugeben haben. Angesichts des mittlerweile vergangenen Zeitablaufs seit Entdeckung der Manipulation an dem Motor für eine Vielzahl von verschiedenen Fahrzeugen ist der diesbezügliche Sachvortrag der Beklagten unzureichend, auffallend pauschal und unvollständig und damit im Ergebnis schlicht unglaubhaft, mithin unerheblich. Zu einer substantiierten Darlegung hätte umso mehr Anlass bestanden, als es sich bei Einführung einer manipulierten, auf Verzerrung der Prüfstandswerte ausgerichteten Motorsteuerung um eine wesentlich strategische Entscheidung mit enormer wirtschaftlicher Reichweite und ebenso großen Risiken in einem solchen weltweit tätigen Großkonzern handelt, bei denen nicht anzunehmen ist, dass sie von einem eher am unteren Ende der Betriebshierarchie angesiedelten Personenkreis in eigener Verantwortung getroffen worden ist, ohne dass die relevanten Organe der Beklagten davon Kenntnis hatten bzw. dies sogar konkret angewiesen haben, vielmehr spricht eigentlich unter Zugrundelegung normaler Lebensumstände und Erfahrungswerte eine erhebliche Wahrscheinlichkeit dafür, dass diese Vorgänge mit Kenntnis und Billigung des Konzernvorstandes erfolgt sind. Dies und das unzureichende Vorbringen im Rahmen der sekundären Darlegungslast hat für die Beklagte zur Folge, dass das Bestreiten der Beklagten unerheblich ist und damit der Sachvortrag des Klägers zu den behaupteten internen Vorgängen zugrunde zu legen ist.

51

Demnach ist bei dieser Sachlage und der hier maßgeblichen prozessualen Lage damit mangels substantiierter gegenteiliger Darlegung durch die Beklagte davon auszugehen, dass in die diesbezügliche Entscheidung auch Organe einbezogen waren, die Entscheidung vom Vorstand angeordnet oder jedenfalls abgesegnet wurde, so dass von entsprechenden zurechenbaren Kenntnissen und dem daraus folgenden Vorsatz auszugehen ist (so u.a. auch: OLG Koblenz, Urteil vom 17.04.2019, Az. 5 U 1318/18; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019, Az. 13 U 142/18; OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018, Az. 27 U 10/18).

52

Den diesbezüglichen Schaden hat die Beklagte auf dieser Grundlage auch vorsätzlich herbeigeführt. Mangels jeglicher entgegenstehender Anhaltspunkte ist davon auszugehen, dass den Organen bei dieser Sachlage völlig klar war, dass kein betreffender Käufer einen Erwerb solcher Fahrzeuge mit dieser Manipulation am Motor vorgenommen hätte, mithin diese bei und mit dem Erwerb eines Fahrzeuges, welches die Typgenehmigung nur durch eine solche Manipulation erhalten haben und die damit sachmängelbehaftet waren, wirtschaftliche Schäden im dargelegten Sinne erleiden würden. Für Organe der Beklagten war nämlich aufgrund der zu unterstellenden Kenntnis vom Einbau der Software eindeutig ersichtlich, dass die Käufer damit die Kundenfahrzeuge erwerben würden, welche in dieser Form nicht den gesetzlichen Vorschriften und den Vorstellungen der Kunden entsprachen und die damit objektiv mangelhaft waren. Die sich daraus ergebende Schädigung aller Kunden hat die Beklagte damit durch ihre maßgeblichen Organe billigend in Kauf genommen, so dass auch entsprechender Schädigungsvorsatz vorlag.

53

Die Klagepartei ist im Rahmen des Schadensersatzes so zu stellen, wie er ohne Täuschung und das sittenwidrige Vorgehen der Beklagten stehen würde. Insoweit ist das Gericht - wie ausgeführt - überzeugt, dass die Klagepartei ohne die Täuschung und bei Kenntnis der Umstände den Vertrag über den Erwerb des Fahrzeuges in der vorliegenden Ausgestaltung nicht abgeschlossen hätte. Da die Klagepartei diese Verpflichtung so nicht eingegangen wäre, dieses Fahrzeug so nicht erworben hätte und damit den Kaufpreis nicht hätte zahlen müssen, ist ihr der für das Fahrzeug gezahlte tatsächliche Kaufpreis in Höhe von insgesamt 30.000,00 € zu erstatten Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeuges.

54

Andererseits muss sich die Klagepartei jedoch das anrechnen lassen, was in Folge des ungewollten Vertrages an Vorteilen konkret erlangt wurde (Palandt-Grüneberg, 77. Auflage, Vorb. § 249 Rn. 94). Nach der Mitteilung der Klagepartei in der mündlichen Verhandlung wurde mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug am 21.11.2019 eine Strecke von 93.069 km zurückgelegt. Das ist zwischen den Parteien unstreitig.

55

Das Gericht schätzt die Gesamtleistung eines Fahrzeuges bei diesem Typ auf 250.000 km (vgl. Steenbruck, MDR 2016, 185, 188). Vor dem Hintergrund der tatsächlichen Laufleistung ist nach den Grundsätzen der kilometeranteiligen linearen Wertminderung der Nutzungsersatz wie folgt zu berechnen: Bruttokaufpreis x gefahrene km ÷ Gesamtleistung (250.000 km abzüglich zum Kaufzeitpunkt bereits gefahrene Kilometer). Ausgehend davon ist die angemessene Nutzungsentschädigung mit einem Betrag in Höhe von 11.168,28 € in Ansatz zu bringen, die von dem zu erstattenden Kaufpreis in Abzug zu bringen ist. Damit verbleibt ein zurückzuzahlender Kaufpreis von 18.831,72 €.

(so auch: OLG Koblenz, Urteil vom 17.04.2019, Az. 5 U 1318/18; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05.03.2019, Az. 13 U 142/18; OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018, Az. 27 U 10/18, LG Aschaffenburg, Urteil vom 12.09.2018, 12 O 83/18, LG Hildesheim, Urteil vom 17.01.2017, Az. 3 O 139/16).

56

Entgegen der Ansicht der Beklagtenpartei ist der Anspruch der Klagepartei auch nicht verjährt.

57

Die Klagepartei meldete sich am 30.12.2018 zum Klageregister zur Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig an und wurde vor Klageerhebung am 18.02.2019 wieder abgemeldet. Daher trat gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB Hemmung der Verjährung ein.

III.

58

Zinsen nach Maßgabe der §§ 246, 849 BGB von 4 Prozentpunkten bis zur Rechtshängigkeit stehen der Klagepartei nicht zu. Vorliegend geht es nicht um die Entziehung oder die Beschädigung einer Sache und dessen Wert bzw. die schadigungsbedingte Wertminderung i.S.d. § 849 BGB. Die Klagepartei hat im Gegenzug für die Hingabe des Geldbetrages das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten und konnte dieses nutzen, sodass letztlich keine Entziehung oder Beschädigung vorliegt. Eine analoge Anwendung der Rechtsprechung des BGH (vgl. BGH NJW 2008, 1084 Rn. 5) ist hier nicht geboten, da hier nicht ein Geldbetrag deliktsbedingt ersatzlos weggegeben wurde (vgl. Riehm, NJW 2019, 1105, 1109).

IV.

59

Die Klagepartei kann Feststellung des Annahmeverzuges verlangen, da sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeuges zumindest ab 25.12.2018 in Annahmeverzug befindet.

60

Der diesbezügliche Antrag ist zulässig, denn es besteht ein Feststellungsinteresse für die Klagepartei daran, dass der Annahmeverzug zur Vereinfachung der Zwangsvollstreckung festgestellt wird.

61

Der Anspruch ist auch begründet, da die Beklagte von der Klagepartei mit Schreiben vom 19.12.2018 (Bl.84 d.A.) unter Fristsetzung bis zum 24.12.2018 zur Rücknahme des Fahrzeuges aufgefordert wurde. Dies hatte die Beklagte abgelehnt, so dass ein weiteres tatsächliches Angebot im Sinne des § 294 BGB überflüssig war.

V.

62

Die Klagepartei hat keinen Anspruch auf Zahlung vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

63

Vorgerichtliche Anwaltskosten gehören zwar grundsätzlich zum erstattungsfähigen Aufwand, da die Beauftragung eines Rechtsanwaltes im vorliegenden Fall auch notwendig und zweckmäßig war. Allerdings wurde seitens der Beklagten zulässig mit Nichtwissen bestritten, dass die Klagepartei vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe des Klageantrags zu 3. gezahlt hat. Dies bezüglich erfolgte nach dem Bestreiten seitens der Klagepartei kein weiterer Vortrag und zudem erfolgte auch kein Beweisangebot, weshalb ein Zahlungsanspruch nicht besteht.

VI.

64

Der Zinsanspruch ergibt sich aus den §§ 280, 286, 288 BGB. Die Klage ist seit dem 11.06.2019 rechtshängig, sodass gem. § 187 BGB analog Zinsen ab dem Folgetag anfallen.

VII.

65

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

66

Die Entscheidung zum Streitwert folgt aus §§ 39, 48 GKG, 3 ZPO.