

Titel:

Fahrzeug, Rechtsanwaltskosten, Sittenwidrigkeit, Bescheid, Schadensersatzanspruch, Unfall, Annahmeverzug, Software, Zulassung, Pkw, Herausgabe, Streitwertfestsetzung, Haftung, Schaden, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, billigem Ermessen, besondere Schwierigkeit

Schlagworte:

Fahrzeug, Rechtsanwaltskosten, Sittenwidrigkeit, Bescheid, Schadensersatzanspruch, Unfall, Annahmeverzug, Software, Zulassung, Pkw, Herausgabe, Streitwertfestsetzung, Haftung, Schaden, vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten, billigem Ermessen, besondere Schwierigkeit

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 40.722,65 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 03.06.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Audi SQ5 3.0 TDI (FIN: ...) nebst Fahrzeugschlüsseln und -papieren.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Rechtsanwälte ... Rechtsanwalts GmbH entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.877,11 € freizustellen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 15 % und die Beklagte 85 % zu tragen.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Leistung von Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 66.833,99 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Der Kläger begehrt von der Beklagten die Rückabwicklung eines Pkw-Kaufs wegen behaupteter unzulässiger Abschaltvorrichtungen des Pkw-Motors.

2

Der Kläger kaufte bei der Firma ... einen Audi SQ5 3.0 TDI Competition Quattro mit 326 PS unter Anrechnung eines Behindertennachlasses; eine Rechnung vom 12.05.2016 weist einen Kaufpreis von 66.833,99 € aus (Anlage K26). Am selben Tag erhielt der Kläger einen weiteren Sondernachlass auf den Kaufpreis in Höhe von 6.923,77 € (Anlage R0 Gutschrift).

3

Mit Schreiben vom Januar 2019 forderte die Beklagte den Kläger zum Rückruf „23X6 - NOx-Emissionen bei V-TDI-Motoren (Dieselmotoren)“ auf (Anlage R1b Rückruf) und führte zur Begründung u.a. das Folgende aus:

„Mit diesem Schreiben möchten wir Ihnen mitteilen, dass aufgrund eines angeordneten Rückrufs für verschiedene Audi Fahrzeuge ein Software-Update am Motorsteuergerät Ihres Fahrzeugs vorgenommen werden muss.

Hintergrund ist, dass Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware dieser Fahrzeuge im Hinblick auf die Funktionsweise des Emissionsminderungssystems festgestellt wurden. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat daraufhin die Entfernung dieser Unregelmäßigkeiten angeordnet“ (Anlage R1b).

4

Diesem Schreiben ging eine Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) vom 23.01.2018 voraus, in welcher es u.a. hieß:

„Bei der Überprüfung der Audi 3.0 I Euro 6, Modelle A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5, Q7, durch das Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) wurden unzulässige Abschalteinrichtungen nachgewiesen. Die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Motoraufwärmfunktion springt bei diesen Fahrzeugen nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ an. Im Verkehr unterbleibt diese NOx-Schadstoffminderung“ (Anlage R1a).

5

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 19.05.2020 (Anlage K27) ließ der Kläger die Beklagte vergeblich unter Fristsetzung bis zum 02.06.2020 auffordern, den Kaufpreis zu erstatten, den SQ5 zurückzunehmen und dem Grunde nach ihre Einstandspflicht für künftige Schäden anzuerkennen.

6

Der Kläger behauptet, im SQ5 seien mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut, das heißt die Beklagte habe das Fahrzeug bzw. den Motor manipuliert, so dass ein anderer Schadstoffausstoß generiert werde als von der Beklagten angegeben. Bei seiner Erwerbsentscheidung habe er auf die Richtigkeit der zur Verfügung gestellten Herstellerangaben vertraut und sei davon ausgegangen, ein leistungsstarkes, aber dennoch im besonderen Maße umweltfreundliches Fahrzeug mit geringem Kraftstoffverbrauch zu erwerben; die Zuordnung zu der angegebenen Schadstoffklasse sei ihm neben den Verbrauchswerten wichtig gewesen. Hätte er gewusst, dass das Motorsteuergerät mit einer unerlaubten Abschalteinrichtung ausgestattet sei, um die Abgaswerte im Testbetrieb erheblich vom Realwert abweichen zu lassen, hätte er das Fahrzeug niemals ausgewählt und gekauft.

7

Obwohl die Beklagte zu 2) [sic!] immer wieder bekundet habe, zu etwaigen Manipulationen intern alles aufzuklären und die Ergebnisse dieser internen Aufklärung der Öffentlichkeit mitzuteilen, habe sie weiter manipuliert und die internen Aufklärungen im Geheimen gelassen; damit habe sie sich völlig unglaublich gemacht. Das KBA jedenfalls habe für die Fahrzeuge mit den 3,0 I Motoren der Euro 6 Norm der Beklagten zu 2) [sic!] einen Zwangsrückruf angeordnet.

8

In der Sache habe die Beklagte den SQ5 des Klägers so konfiguriert, dass die Schaltpunkte des Getriebes bei kaltem Motor ohne Lenkradwinkelschlag höher seien als nach Lenkradeinschlag; im Prüfzyklus sei auf diese Weise ein Warmlaufprogramm in Abhängigkeit vom Lenkradeinschlag aktiviert, das im RealDrive so gut wie nie aktiv sei mit der Folge, dass im Prüfbetrieb niedrigere Stickoxid(NOx)-Werte entstünden.

9

Außerdem sei im Fahrzeug eine Software verbaut, die an physikalischen Größen wie z.B. der Umgebungstemperatur den Betrieb auf dem Rollenprüfstand erkenne und in dieser Situation eine Aufheizstrategie aktiviere, die den Schadstoffausstoß reduziert, um zugleich den SCR-Katalysator schnell auf Betriebstemperatur zu bringen. Verwendung finde zudem ein so genanntes Thermofenster, welches in Abhängigkeit von den Außentemperaturen die Abgasreinigung abschalte, so dass bei Temperaturen von unter 17 °C und von über 30 °C - was in Europa üblich sei - die Abgasreinigung praktisch nie funktioniere.

10

Weiterhin arbeite die SCR-Technologie mit der wässrigen Harnstofflösung „AdBlue“ und einer Motorsteuerung, welche das AdBlue lediglich auf dem Rollenprüfstand ausreichend dosiere und damit den NOx-Ausstoß aktiv reduziere.

11

Es komme hinzu, dass die Beklagte zugleich über das On-Board-Diagnosesystem (OBD) getäuscht habe. Dies deshalb, weil bei korrekter Funktion des OBD die Selbstüberwachung des Systems den nicht ordnungsgemäßen Betrieb der Abgassysteme im Normalbetrieb auf Grund der Abschalteinrichtungen anzeigen müsste. Tatsächlich aber habe die Beklagte das OBD-System so konfiguriert, dass dieses fälschlicherweise die ordnungsgemäße Funktion der Abgassysteme melde.

12

Der Kläger meint, dieses Vorgehen der Beklagten sei vorsätzlich sittenwidrig. Mit ihrem Verhalten habe sich die Beklagten Wettbewerbsvorteile verschaffen wollen, die sie mit legalen Mitteln nicht habe erreichen

können. Um die geforderten Grenzwerte einzuhalten, habe die Beklagte sich zu den genannten Manipulationen entschieden; hierdurch habe sie einen massiven Kostenaufwand gespart bzw. die Fahrzeuge viel günstiger verkaufen können. Angesichts der wirtschaftlichen Dimensionen, die mit der Verwendung jener Konfigurationen einhergehen, müsse der Vorstand der Beklagten hiervon in Kenntnis gewesen sein.

13

Eine Nutzungsentschädigung schulde er für die Nutzung des Audi nicht. Sofern dies anders gesehen werde, sei eine zu erwartende Gesamt-Laufleistung von mindestens 400.000 km angemessen.

14

Ursprünglich hat der Kläger wie folgt beantragt:

1. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das Fahrzeug Audi SQ5 3.0 TDI, FIN ... dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.

Hilfsweise:

1. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu leisten für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei in den Motor, Typ 3.0 I V6 Dieselmotor, des Fahrzeugs Audi SQ5 3.0 TDI, FIN ... eine unzulässige Abschalteneinrichtung in der Form einer Software eingebaut hat, welche bei Erkennung standardisierter Prüfandsituationen (NEFZ) die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide (NOx) entstehen und Stickoxidemissionsmesswerte reduziert werden, und die im Normalbetrieb Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb setzt, so dass es zu einem höheren NOx-Ausstoß führt.

2. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

Hilfsanträge:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei € 66.833,99 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.06.2020 zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW Audi SQ5 3.0 TDI, FIN

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das Fahrzeug Audi SQ5 3.0 TDI, FIN ... dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.

Hilfsweise:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei in den Motor, Typ 3.0 I V6 Dieselmotor, des Fahrzeugs Audi SQ5 3.0 TDI, FIN ... eine unzulässige Abschalteneinrichtung in der Form einer Software eingebaut hat, welche bei Erkennung standardisierter Prüfandsituationen (NEFZ) die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide (NOx) entstehen und Stickoxidemissionsmesswerte reduziert werden, und die im Normalbetrieb Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb setzt, so dass es zu einem höheren NOx-Ausstoß führt.

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet.

4. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten freizustellen.

15

Zuletzt beantragt der Kläger gemäß Schriftsatz vom 29.12.2020 (Blatt 169 der Akte), dem Beklagten per beA am 11.01.2021 zugegangen, insgesamt neu wie folgt:

1. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, an die Klagepartei € 59.910,22 abzüglich einer vom Gericht gem. § 287 ZPO zu schätzenden Nutzungsentschädigung zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz p.a. seit dem 03.06.2020 aus dem ausgerichteten Betrag zu bezahlen. Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des PKW Audi SQ5 3.0 TDI, FIN

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1. genannten PKW im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.994,04 freizustellen.

16

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

17

Sie ist der Auffassung, der Kläger stütze sein Begehren auf unsubstantiierte Behauptungen. Das KBA habe allein eine Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung angeordnet; dies könne aber nicht mit dem Sachverhalt gleichgesetzt werden, der in Bezug auf den Dieselmotor EA189-Verfahren im Verfahren gegen die Volkswagen AG namentlich in der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 25.05.2020 (VI ZR 252/19) ausgeurteilt worden sei.

18

Nicht glaubhaft sei es, wenn der Kläger den Abschluss des Kaufvertrags über den SQ5, der ein Leergewicht von ca. 2 t und eine Leistung von 326 PS erreicht, vollständig von der Einhaltung der NOx-Werte abhängig gemacht haben wolle. So ergäben etwa die regelmäßigen Erhebungen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) ein anderes Ergebnis; nach diesen Erhebungen sei die Umweltverträglichkeit für Fahrzeugerwerber weitaus weniger wichtig als der Anschaffungspreis, die Zuverlässigkeit, der Kraftstoffverbrauch und das Aussehen des zu erwerbenden Fahrzeugs.

19

Der SQ5 des Klägers verfüge jedenfalls über eine wirksame EG-Typgenehmigung für die Emissionsklasse Euro 6 und entspreche dem genehmigten Typ zu jeder Zeit. Es gebe keinerlei softwarebedingte Einschränkungen beim Gebrauch, so dass der Kläger das Fahrzeug genauso nutzen könne wie jedes andere Fahrzeug der Emissionsklasse Euro 6.

20

Soweit das KBA eine Aktualisierung der Motorsteuerungssoftware vornimmt und dabei in dem jener Anordnung zu Grunde liegenden Bescheid die Auffassung vertritt, es sei eine unzulässige Abschalteneinrichtung zum Einsatz gekommen, habe dies allein der Gewährleistung eines breiteren Anwendungsbereichs im Straßenbetrieb gedient.

21

Die AdBlue-Verbrauchswerte lägen bei durchschnittlicher Fahrweise und üblichen Umgebungsbedingungen selbst nach der Umsetzung der vom KBA geforderten Aktualisierung innerhalb des üblichen Verbrauchsfensters. Demgegenüber gehe selbst das KBA nicht davon aus, dass es sich bei dem klägerisch beanstandeten Thermofenster um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handele.

22

Das Gericht hat den Kläger in der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2021 informatorisch angehört. Wegen des Ergebnisses dieser Anhörung wird auf den Inhalt des Protokolls jener Sitzung (Blatt 193 der Akte) Bezug genommen. Zugleich ist der letzte Kilometerstand des Audi des Klägers zum 01.02.2021 mit 80.068 km unstreitig gestellt worden (Blatt 194 und 198 der Akte).

Entscheidungsgründe

23

Nachdem der Kläger die in der Klage ursprünglich gestellten Anträge mit Schriftsatz vom 29.12.2020 (Blatt 169 der Akte) insgesamt neu formuliert hat, war über die ursprünglichen Klageanträge keine Entscheidung

mehr zu treffen. In diesem Sinne ist die Klage im tenorisierten Umfang begründet (sogleich unter A. I.) und im Übrigen unbegründet (sodann unter A. II.).

A.

I.

24

Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises (abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung) nebst Zinsen unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes gemäß §§ 826 Abs. 1, 31 BGB, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Audi SQ5 nebst Fahrzeugschlüsseln und -papieren.

25

1. Gemäß § 826 BGB ist derjenige, der in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, diesem anderen zum Ersatz des hieraus resultierenden Schadens verpflichtet. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

26

a) Das Verhalten der Beklagten verstieß gegen die guten Sitten.

27

Objektiv sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach zusammenfassender Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, mithin also ein Verhalten ist, das mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung unvereinbar erscheint (siehe Teichmann, in: Jauernig, BGB, 18. Auflage 2021, § 826 Rdnrn. 4 ff.). Ein Verstoß gegen vertragliche oder gesetzliche Pflichten als solcher reicht dabei ebenso wenig (noch) nicht hin, wie eine allgemeine Unbilligkeit oder eine Schadensverursachung als solche. Namentlich die Verfolgung eigener Interessen ist bei der Ausübung von Rechten im Grundsatz selbst dann legitim, wenn damit eine Schädigung Dritter verbunden sein sollte. Für die Annahme eines objektiv sittenwidrigen Verhaltens muss daher eine nach den Maßstäben der allgemeinen Geschäftsmoral und gemäß des als „anständig“ Geltenden besondere Verwerflichkeit des Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage tretenden Gesinnung oder den eintretenden Folgen ergeben kann (vgl. Sprau, in: Palandt, BGB, 80. Auflage 2021, § 826 Rdnr. 4 m.w.N.). Vor allem bei mittelbaren Schädigungen kommt es damit zugleich darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 07.09.2020, Az. 12 U 1702/19, BeckRS 2020, 21726 Rdnr. 17 m.w.N.).

28

Dies vorausgeschickt, verstößt das Verhalten der Beklagten gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden. Hierbei ist zu Grunde zu legen, dass die Beklagte im Audi des Klägers eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Form einer „schnellen Motoraufwärmfunktion“ zum Einsatz gebracht hat, bei welcher eine NOx-Schadstoffminderung nahezu ausschließlich im Prüfzyklus NEFZ stattfindet und im realen Straßenverkehr unterbleibt. Die Verwendung solch einer Abschaltvorrichtung steht mangels substantiierten Sachvortrags der Beklagten fest, ohne dass es auf die weiteren klägerseits angeführten Umstände des Thermofensters, der Dosierung des Ad-Blue auf dem Rollenprüfstand oder der Konfiguration des OBD-Systems ankommt.

29

So gilt gemäß des im Zivilprozess maßgeblichen Parteibetriebs der Grundsatz der Substantiierung. Nach diesem Grundsatz hat jede Partei selbständig diejenigen Tatsachen vorzutragen, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen lassen (BGH NJW 2019, 3236 [2326 f.]). Hierbei obliegt es den Parteien, ihre jeweiligen Behauptungen so konkret auszugestalten, dass sowohl dem Prozessgegner eine Stellungnahme (vgl. BGH, NJW-RR 2003, 69 [70]) wie auch dem Gericht die Beurteilung der Erheblichkeit des Vortrags möglich wird (BGH, NJW-RR 2010, 1217 [1218]). Wo es an solch einer Konkretisierung bzw. Substantiierung fehlt, bleibt der Sachvortrag einer Partei unbeachtlich (siehe BGH, NJW 2018, 1086 [1090]).

30

Vor diesem Hintergrund gilt der Vortrag des Klägers, der durch Vorlage der Presseerklärung des KBA vom 23.01.2018 (Anlage R1a) sowie des hierauf durch die Beklagte erfolgten Rückrufs seines Audi SQ5 (Anlage R1b Rückruf) spezifische Aspekte zum Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form der in der Presseerklärung des KBA genannten schnellen Motoraufwärmfunktion enthalten hat, als zugestanden. Die Beklagte hat auf diesen Vortrag des Klägers keinen konkreten Gegenvortrag geleistet; insbesondere hat sie nicht zu den technischen Hintergründen des von ihr eingeleiteten Rückrufs vorgetragen. Der Vortrag, dass das KBA habe allein eine Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung angeordnet, um so einen breiteren Anwendungsbereich des Fahrzeugs im Straßenbetrieb zu gewährleisten, steht in Widerspruch zum Inhalt der Presseerklärung des KBA vom 23.01.2018; dort ist ausdrücklich ausgeführt, dass die spezifisch im Prüfstandbetrieb wirkende „schnelle Motoraufwärmfunktion“ als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten sei. Soweit die Beklagte dem hätte entgegengetreten wollen, hätte sie konkret ausführen müssen, was es mit dieser „schnellen Motoraufwärmfunktion“ auf sich hat und aus welchem Grund die Auffassung des KBA, hierbei handle es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung inhaltlich unzutreffend sein soll. Unbeschadet der Frage, inwiefern die Auffassung des KBA überhaupt der zivilgerichtlichen Überprüfung seitens des hiesigen Landgerichts zugänglich ist oder nicht (zu letzterem OLG Stuttgart, Urteil vom 22.09.2020, Az. 16a U 55/19, BeckRS 2020, 25570 Rdnr. 46), gilt der Vortrag des Klägers mangels spezifischen Gegenvortrags der Beklagten damit als zugestanden. Das Gericht hat die Beklagte in der Sitzung vom 01.02.2021 auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es hinsichtlich der Hintergründe und des Inhalts der Beanstandungen des KBA eines konkretisierenden Gegenvortrags der Beklagten bedarf (Blatt 194 der Akte), ohne dass die Beklagte ihren Sachvortrag nachgebessert/substantiiert hätte.

31

Die Beklagte hat also durch die Konfiguration der Motorsteuerung des klägerischen Audi bewirkt, dass die NOx-Emissionswerte zwar im Testlauf, nicht aber im realen Fahrbetrieb eingehalten werden. Die hierbei verwendete Aufwärmstrategie kommt dabei für den Fall des Prüfstandlaufs zum Einsatz und generiert damit unzutreffende Prüf-Werte. Dieser Mechanismus zur aktiven Unterdrückung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im für die Betriebsgenehmigung des Fahrzeugs relevanten Prüfbetrieb ist als „Abschaltvorrichtung“ rechtswidrig gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) 715/2007.

32

Ein Durchschnittskäufer darf und kann indes erwarten, dass die im Prüfbetrieb laufenden stickoxidverringern Prozesse auch im realen Fahrbetrieb aktiv bleiben und nicht durch den Einsatz einer Software deaktiviert bzw. nur im Testzyklus aktiviert werden. Andernfalls wäre die staatliche Regulierung zulässiger Stickoxidausstoßgrenzen Makulatur (vgl. auch LG Amsberg, Urteil vom 14.06.2017, Az. 1 O 182/16, BeckRS 2017, 114379). Unter Berücksichtigung eines bei lebensnaher Betrachtung vorliegenden Informations- und Wissensgefälles zwischen dem Käufer als Verbraucher und dem Hersteller (des Motors) durfte und musste der Verbraucher davon ausgehen, dass das von ihm erworbene Fahrzeug die Schadstoffgrenzwerte nicht nur im Prüfbetrieb, sondern auch unter Realbedingungen im Straßenverkehr (jedenfalls weitgehend) einhält (vgl. OLG München, Urteil vom 15.01.2020, Az.: 20 U 3219/18, BeckRS 2020, 89).

33

Ein Ausnahmetatbestand gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007, der die Rechtswidrigkeit entfallen ließe, ist vorliegend nicht einschlägig. Zwar entfällt die Rechtswidrigkeit der Verwendung von Abschaltvorrichtungen im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2 Buchst. a) der VO (EG) 715/2007, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Diese Voraussetzungen liegen aber bereits deshalb nicht vor, da lediglich der punktuelle, vorübergehende Einsatz von Abschaltvorrichtungen privilegiert ist (vgl. Faßbender, NJW 2017, 1995 [1999]).

34

Die Verwendung der Manipulationssoftware durch die Beklagte hat dazu geführt, dass das vom Kläger erworbene Fahrzeug unter kaufrechtlichen Aspekten im Zeitpunkt der Übergabe mangelhaft war. Das den geltenden Abgasvorschriften entsprechende Emissionsverhalten eines Motors, bei dem stickoxidverringern Prozesse nicht bloß exklusiv im Testzyklus aktiv sind bzw. im realen Fahrbetrieb durch Einsatz einer Software deaktiviert werden, stellt eine Eigenschaft dar, die für die geschuldete Beschaffenheit im Sinne des § 432 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB maßgeblich ist (vgl. BGH, NJW 2019, 1133 unter Bezugnahme auf den Beschluss des OLG Bamberg vom 20.09.2017 zum Az.: 6 U 5/17, BeckRS 2016,

130330; ferner BGH, NJW 2019, 1950; so auch OLG Koblenz, NJW 2019, 2246 [2247]; OLG Nürnberg, NZV 2018, 315 [1. LS]; OLG Köln, Beschluss vom 27.03.2018, Az. 18 U 134/17, BeckRS 2018, 4574 - bespr. durch Ring, SVR 2018, 219 [dort: 220]; OLG Jena, NZV 2018, 571 [571] m. Anm. Lempp; OLG München, NJW-RR 2017, 1238 [1239]; siehe zudem Gutzeit, JuS 2019, 649 [651] oder Ring, SVR 2017, 441 [442 f.] m.w.N.).

35

Bei Würdigung der Gesamtumstände ist das Verschweigen des Einsatzes der Abschalteinrichtung auch unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Anstandsmaßstabs als sittenwidrig zu bewerten, da ein derartiges Verhalten mit den Grundbedürfnissen loyaler Rechtsgesinnung unvereinbar ist und von einem redlichen und rechtstreuen Verbraucher auch nicht erwartet werden kann. Gerade das heimliche, planvoll angelegte Vorgehen der Beklagten unter Ausnutzung eines eigenen Informations- und Wissensvorsprungs gegenüber dem ahnungslosen Verbraucher lässt das Verhalten der Beklagten als rechtlich sittenwidrig erscheinen und ist keinesfalls nur als Gesetzesverstoß anzusehen. Es verstößt gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden, dass die Beklagte eine Software eingesetzt hat, welche die Einhaltung der gesetzlichen Umweltstandards bewusst ‚vorspielt‘, um damit ein (vermeintlich) dem gesellschaftlichen Zeitgeist der Umweltfreundlichkeit und Umweltverträglichkeit entsprechendes Fahrzeug zu vermarkten. Die objektive Sittenwidrigkeit der schädigenden Handlung rührt daraus, dass die Beklagte gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstieß und durch den flächendeckenden, motorentypweiten Vertrieb nicht nur eine Schädigung der Umwelt unmittelbar, sondern auch der Gesundheit anderer Menschen sowie die Schädigung einer Vielzahl von Menschen an ihrem Vermögen in Kauf genommen hat. Ferner wurde eine nicht überschaubare Anzahl an Kunden über die Eigenschaften der von ihnen gekauften Fahrzeuge und Motoren getäuscht. Der Einsatz der Software diente - andere Motive sind nicht vorstellbar - dem Zweck, zur Kostenreduzierung und möglicherweise zur Umgehung technischer Probleme rechtlich und technisch einwandfreie, aber teurere Lösungen der Abgasreinigung zu vermeiden und mit Hilfe der scheinbar umweltfreundlichen Prüfstandwerte Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Dieses Gewinnstreben um den Preis der bewussten Täuschung von einer Vielzahl von Kunden gibt dem Handeln der Beklagten das Gepräge der Sittenwidrigkeit (vgl. BGH, NJW 2020, 1962 [1964]; siehe aber bereits OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2239] oder OLG Köln, NZV 2019, 249 [251]; bejahend zur Sittenwidrigkeit siehe ferner die Nachw. bei Förster, in: Hau/Posek [Hrsg.], BeckOK BGB, 57. Edition, Stand: 01.02.2021, § 826 Rdrrn. 57a ff.; vgl. ferner Heese, NJW 2019, 257 [259] und Gutzeit, JuS 2019, 649 [655]).

36

b) Dem Kläger ist durch die sittenwidrige Handlung der Beklagten ein Schaden in Form der kaufvertraglichen Verpflichtung über den streitgegenständlichen Audi SQ5 mit der manipulierten Motorsoftware entstanden.

37

Der Abschluss jenes Vertrages in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsoftware begründet eine ungewollte, wirtschaftlich nachteilige Verpflichtung (vgl. OLG München, Urteil vom 15.01.2020, Az.: 20 U 3219/18, BeckRS 2020, 89; Hesse, NJW 2019, 257 [260] m.w.N. oder Gutzeit, JuS 2019, 649 [655]). Dass der Vertrag für den Kläger wirtschaftlich nachteilig ist, zeigt sich bereits daran, dass ein objektiv vernünftiger, durchschnittlicher Kunde ein Fahrzeug nicht erwerben würde, wenn die Beklagte vor dem Kauf darauf hingewiesen hätte, dass die Software nicht gesetzeskonform sei und der Kunde darum mit Schwierigkeiten hinsichtlich der Betriebserlaubnis durch ein Einschreiten des KBA rechnen muss.

38

Der Kläger wurde in seiner Dispositionsfreiheit verletzt, so dass sein Vermögen nunmehr mit einer ungewollten Verbindlichkeit negativ belastet ist. Nicht entscheidend ist dabei, ob der Kauf des Fahrzeugs für den Kläger einen messbaren Vermögensnachteil durch einen entstehenden Wertverlust bewirkt. Die Belastung mit einer ungewollten Verbindlichkeit stellt bereits einen Schaden im Sinne des § 826 BGB dar (vgl. BGH, NJW 2020, 1962 [1969] sowie NJW-RR 2015, 275 [276] und NJW 2004, 2971 [2972] m.w.N.). Die täuschungsbedingte Verleitung des Klägers zu einem Vertragsschluss ist selbst bei objektiver Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung für den Anspruch aus § 826 BGB haftungsauslösend (vgl. ferner BGH, NJW-RR 2005, 611 [612] sowie NJW 1998, 302 [304]), da der Kläger in Folge der Täuschung der Beklagten in seinem Recht beeinträchtigt ist, über die Verwendung des eigenen Vermögens selbst zu bestimmen (siehe BGH, NJW 2010, 2506 [2507]).

39

Das Gericht verkennt hierbei nicht, dass oft fraglich ist, ob ein Käufer tatsächlich Wert auf ein umweltschonendes Fahrzeug legt oder ein besonderes Umweltbewusstsein hat. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass jeder Käufer - und auch der hiesige Kläger - sowohl auf sachmangelfreie Eigenschaften des Motors als zentrales Element eines Fahrzeuges als auch auf eine unter regelgerechten Bedingungen zu Stande gekommene ordnungsgemäße Zulassung des Fahrzeuges als Voraussetzung für dessen uneingeschränkte Benutzung im Straßenverkehr Wert legt. Dabei wäre es auch unerheblich, wenn im Wege der Manipulation in erster Linie die Stickstoffemissionen manipuliert worden wären und der Kläger sich zu diesem Wert keine Gedanken gemacht hätte. Wesentlich ist die Tatsache der Manipulation als solche, die sich auf den Vorgang der Prüfung des Fahrzeuges und somit auch auf die Typengenehmigung als solche sowie auf die Zulassung auswirkte. Wären mangelhafte Dieselmotoren der genannten Art von der Beklagten nicht in Verkehr gebracht worden, hätte der Kläger ein mit einem solchen Motor ausgestattetes Fahrzeug nicht erwerben können. Hätte die Beklagte die Funktionsweise der Software bei Markteinführung des Audi SQ5 des Klägers offengelegt, wäre dieses Fahrzeug wegen zeitnahen Einschreitens des KBA nicht mehr (weiter-)verkauft worden, wie die Entwicklung nach dem tatsächlichen Bekanntwerden der Manipulation zeigt. Kein vernünftiger Kunde würde sich auf die Unsicherheit des möglichen Widerrufs der Zulassung einlassen und ein solches Fahrzeug erwerben (vgl. dazu insges. auch LG Kiel, Urteil vom 18.05.2018, Az. 12 O 371/17, BeckRS 2018, 8903 oder LG Kleve, Urteil vom 31.03.2017, Az. 3 O 252/16, BeckRS 2017, 106026; siehe zudem BGH, NJW 1995, 2361 [2. LS]; so auch schon LG Schweinfurt in den Urteilen vom 10.08.2020 zum Az. 23 O 802/19 oder vom 10.02.2020 zum Az. 23 O 560/19).

40

Gegen das Vorliegen eines Schadens zum Nachteil des Klägers spricht außerdem nicht, dass vorliegend zufällig die Firma ... zwischen den Kläger und die Beklagte als Herstellerin des Motors getreten ist (vgl. insoweit auch OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2244]). Das Bestehen vertraglicher Ansprüche gegen den Verkäufer schließt deliktische Ansprüche gegen einen Dritten nicht aus.

41

Der Schaden in Form des ungewollten Vertragsschlusses ist auch vom Schutzzweck der Norm umfasst. Der Schaden tritt bei dem Kläger nicht nur zufällig ein. Er trifft genau den, den er ausschließlich treffen kann: Den Käufer des mit dem Motor versehenen Fahrzeugs. Die Gefahr einer uferlosen Haftung bei Weiterverkauf des Fahrzeugs besteht nicht, da in jenen Fällen der Schaden bei dem jeweiligen Veräußerer entfiel.

42

c) Die sittenwidrige, schädigende Handlung ist der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen (BGH, NJW 2020, 1962 [1966]; so schon OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2242] und OLG Köln, NZV 2019, 249 [252]).

43

Die Haftung juristischer Personen setzt bei § 826 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklichen muss (vgl. BGH, NJW 2017, 250 [1. LS]).

44

Der Umstand, dass die Verwendung einer Abschaltvorrichtung motorentypweit im Audi SQ5 auffindbar ist, begründet bereits eine tatsächliche Vermutung dahingehend, dass eine Entscheidung dafür, die Motoren mit dieser Einstellung planvoll und absichtlich zu produzieren sowie in den Verkehr zu bringen, angesichts der Tragweite und Risiken für den Gesamtzusammenhang eines so agierenden Konzerns durch die Geschäftsleitung selbst getroffen wurde und damit der Beklagten gemäß § 31 BGB zurechenbar ist (siehe OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2242]; LG Krefeld, Urteil vom 19.07.2017, Az. 7 O 147/16, JURIS).

45

Die Beklagte hat keine Tatsachen vorgetragen, die geeignet wären, die vom Kläger angeführten Grundlagen einer Zurechnung gemäß § 31 BGB zu widerlegen. Sie hat sich insoweit eines Sachvortrags enthalten. Indem die Beklagte nicht qualifiziert vorgetragen hat, hat sie gegen die sie treffende sekundäre Darlegungslast verstoßen (vgl. Bacher, in: Vorwerk/Wolf [Hrsg.], BeckOK ZPO, 39. Edition, Stand 01.12.2020, § 284 Rdnrn. 84 ff.). Der Beklagten wäre zumutbar gewesen, zu der Tatsache, wer im Unternehmen tatsächlich gehandelt haben soll, näher vorzutragen (vgl. OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2241]; LG Würzburg, Urteil vom 23.02.2018, Az. 71 O 862/16, BeckRS 2018, 1691; siehe auch die Rspr.

des LG Schweinfurt, Urteile vom 10.08.2020 zum Az. 23 O 802/19 oder vom 10.02.2020 zum Az. 23 O 560/19).

46

d) Die Schadenszufügung erfolgte auch (bedingt) vorsätzlich.

47

Der Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtung ist mit Vorsatz der handelnden Personen erfolgt. Dies ergibt sich daraus, dass die beschriebene Funktionalität der Steuerung des Abgasrückführungssystems nur durch die komplexe Gestaltung der Software erreicht werden konnte, was nur vorsätzlich denkbar ist (vgl. BGH, NJW 2020, 1962 [1969]). Die Manipulation der Abgaswert-Messungen zielt nicht nur auf eine Umgehung von Umweltvorschriften ab, deren Einhaltung der Allgemeinheit dienen, sondern auch auf die individuelle Vermögensdisposition des Kunden. Die Kunden sollten zum Kauf eines Fahrzeugs bewegt werden, obwohl es zwingende umweltrechtliche, unionsrechtliche Vorschriften nicht einhält und deshalb mit einem Makel behaftet ist. Den verantwortlichen Entscheidern bei der Beklagten war die Bedeutung ihres Verschweigens für die Beeinflussung jener Entscheidung der Kunden bewusst. Den verantwortlichen Organen bei der Beklagten war nach der allgemeinen Lebenserfahrung bewusst, dass die Kunden auf Grund des Verschweigens des Einsatzes der Abschaltvorrichtung die Entscheidung zum Kauf auf Basis einer fehlerhaften bzw. unvollständigen Tatsachengrundlage treffen, die sie bei der gebotenen Aufklärung entweder überhaupt nicht oder aber nur zu anderen Konditionen getroffen hätten. Derartige Schäden als Folgen ihrer vorsätzlichen Handlungsweise nahmen die Organe der Beklagten zumindest billigend in Kauf. Angesichts der Gesamtumstände bestehen hier an einer vorsätzlichen Handlungsweise der Organe der Beklagten keine vernünftigen Zweifel.

48

2. Als Rechtsfolge der unerlaubten Handlung muss die Beklagte dem Kläger daher Schadensersatz leisten, §§ 249 ff. BGB.

49

Grundsätzlich ist der Schadensersatzanspruch, der auf die Befreiung einer durch Täuschung eingegangenen vertraglichen Verbindlichkeit abzielt, in Art und Umfang nur gegen den direkten Vertragspartner möglich. Ein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages kann aber auch gegenüber Dritten bestehen (vgl. OLG München, Urteil vom 20.08.1999, Az. 14 U 860/98, BeckRS 1999, 11751), was vorliegend deshalb umso mehr gelten muss, weil die Beklagte sicher wusste, dass der Audi mit dem von ihr hergestellten Dieselmotor weiterverkauft werden wird. Die Beklagte schuldet damit den Ausgleich der vertraglich geleisteten Kaufpreiszahlung gegen Rückgabe und -übereignung des Audi SQ5 samt der Fahrzeugschlüssel und -unterlagen seitens des Klägers.

50

Auf den Zahlungsanspruch hat sich der Kläger angesichts des Verbots der schadensersatzrechtlichen Bereicherung allerdings anspruchsmindernd einen Nutzungsersatz für die gefahrenen Kilometer anrechnen zu lassen (BGH, NJW 2020, 1962 [1970]; so schon OLG Koblenz, NJW 2019, 2237 [2245]; LG Wuppertal, Urteil vom 16.01.2018, Az.: 4 O 295/17, BeckRS 2018, 1446 in Anlehnung an § 346 Abs. 1 BGB; LG Würzburg, Urteil vom 23.02.2018, Az. 71 O 862/16, BeckRS 2018, 1691; a.A. [= keine Anrechnung] Hesse, NJW 2019, 257 [262]). Ausweislich des Inhalts der Sitzung des Landgerichts vom 01.02.2021 hatte der als Neuwagen erworbene Audi SQ5 (Anlage K26) des Klägers zuletzt eine Gesamtkilometerleistung von 80.068 km. Dies hat die Beklagte unstreitig gestellt (Blatt 194 der Akte). Hieraus folgt eine entsprechende Nutzungsstrecke. Der Ermittlung des Werts der Gebrauchsvorteile ist die Annahme zu Grunde zu legen, dass ein Fahrzeug einen gewissen Gebrauchswert besitzt, der sich durch die für diesen Fahrzeugtyp noch zu erwartende Gesamtleistung bestimmt und durch die Benutzung - messbar an gefahrenen Kilometern - linear aufgezehrt wird (vgl. LG Berlin, Urteil vom 31.07.2014, Az. 5 O 90/13, JURIS). Der Gesamtwert des Fahrzeugs und die tatsächlich gefahrenen Kilometer sind in das Verhältnis zur zu erwartenden Gesamtleistung zu setzen. Der Wert der gezogenen Nutzungen berechnet sich darum wie folgt:

Gesamtwert des Pkw × gefahrene Kilometer

zu erwartende Gesamtleistung.

51

Als Gesamtwert ist der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs, hier also 59.910,22 € (= 66.833,99 abzgl. Gutschrift i.H.v. 6.923,77 €) zu Grunde zu legen (siehe BGH, NJW 2014, 2435 [2435]). Die zu erwartende und durchschnittliche Gesamtfahrleistung schätzt das Gericht entsprechend der allgemeinen Verkehrserwartung gemäß § 287 ZPO auf 250.000 Kilometer (vgl. dazu OLG Bamberg, Hinweisbeschluss vom 16.10.2020, Az. 3 U 262/20).

52

Es ergibt sich daher aus der Formel

59.910,22 € Gesamtwert × 80.068 gefahrene km

250.000 km Gesamtlauflistung

ein Nutzungswert von 19.187,57 €. Somit verbleibt ein Zahlungsanspruch in Höhe von 40.722,65 € (59.910,22 € - 19.187,57 €).

53

3. Auf den somit zur Zahlung ausstehenden Betrag schuldet die Beklagte dem Kläger zugleich ab dem 03.06.2020 Verzugszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß §§ 286 Abs. 1 S. 1, 288 Abs. 1 S. 1 und 2 BGB, da die Beklagte der berechtigten Zahlungsaufforderung im Anwaltsschriftsatz vom 19.05.2020 (Anlage K27) nicht innerhalb der ihr ebendort bis zum 02.06.2020 gesetzten, angemessenen Frist nachgekommen und auf diese Weise gemäß § 187 Abs. 1 BGB analog (siehe BGH, NJW-RR 1990, 518 [519]) ab dem Folgetag des 03.06.2020 in Verzug geraten ist, § 286 Abs. 1 S. 1 BGB.

54

4. Die Beklagte hat dem Kläger zugleich von den außergerichtlich angefallenen Rechtsanwaltsgebühren freizustellen, §§ 826, 31 BGB in Verbindung mit § 249 Abs. 1 BGB.

55

Der Höhe nach richten sich die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten jedoch nur nach dem Anspruch, den der Kläger berechtigterweise verlangen kann. Demnach kann der Kläger die Rechtsanwaltskosten nur nach einem zutreffenden Forderungswert von 40.722,65 € ersetzt bzw. zur Freistellung verlangen.

56

Demnach ergibt sich aus einem Gegenstandswert von bis zu 45.000 € bei einer 1,3-fachen Gebühr aus dem Gebührenwert von 1.198 € zuzüglich Auslagenpauschale und Umsatzsteuer ein ersatzfähiger Betrag in Höhe von 1.877,11 €.

II.

57

Im Übrigen ist die Klage unbegründet.

58

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden die obigen Ausführungen sinngemäß in Bezug genommen.

59

1. Der Berechnung der Nutzungsentschädigung eine Lebenslaufleistung des Audi SQ5 von 400.000 km zu Grunde zu legen mit der Folge eines geringeren Werts der Entschädigung für die mit dem Audi zurückgelegte Strecke, erschien nicht sachgerecht.

60

2. Unbegründet ist auch der mit Blick auf §§ 765, 756 ZPO zur erleichterten Vollstreckung des Leistungsantrags gemäß § 265 ZPO zulässige (dazu BGH, NJW 2000, 2663 [2664]) Feststellungsantrag zu 2.) zur Frage des Annahmeverzugs.

61

Denn hier haben die Prozessbevollmächtigten des Klägers keinerlei Tatsachen vorgetragen, die ersehen ließen, dass die Beklagte sich mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Audi in Annahmeverzug gemäß §§ 293 ff. BGB befände. Insbesondere ist der Beklagten im genannten Anwaltsschriftsatz vom 19.05.2020 der Audi des Klägers nicht wie geschuldet angeboten worden (vgl. dazu Grüneberg, in: Palandt, 33. Auflage 2021, BGB, § 293 Rdnr. 9). Der Eintritt des Annahmeverzuges scheitert nämlich daran, dass für

den Kläger dort die Rückzahlung des vollständigen Kaufpreises ohne Anrechnung eines Vorteilausgleichs begehrt worden ist, so dass eine weitaus höhere Zahlung gefordert wurde, als geschuldet war. Eine solche Zu-viel-Forderung hindert den Eintritt des Annahmeverzugs (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 16.12.2019, Az.: 12 U 583/19, BeckRS 2019, 32695).

62

3. Der Kläger hatte auch keinen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten über eine 1,3-Gebühr hinaus, da die Voraussetzungen für die Geltendmachung einer Gebühr über das 1,3-fache hinaus nicht vorliegen.

63

Gemäß Nr. 2300 VV RVG beträgt die Geschäftsgebühr 0,5 bis 2,5 Gebühren, wobei eine Gebühr von mehr als 1,3 nur gefordert werden kann, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig war. Welche Gebühr der Rechtsanwalt im Einzelfall verdient hat, ist gemäß § 14 RVG zu bestimmen, wonach der Rechtsanwalt die Gebühr im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände, vor allem des Umfangs und der Schwierigkeit der anwaltlichen Tätigkeit, der Bedeutung der Angelegenheit sowie der Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Auftraggebers, nach billigem Ermessen bestimmt. Eine besondere Schwierigkeit der Sache kann nicht erkannt werden. Schwierig ist eine Tätigkeit im Sinne des § 14 RVG dann, wenn erhebliche, im Normalfall nicht auftretende Probleme auftauchen, unabhängig davon, ob diese auf juristischem oder tatsächlichem Gebiet liegen. Der vorliegende Fall spielt hingegen vornehmlich in den Bereichen des Kauf- und Deliktsrechts, welche keinerlei Spezialkenntnisse erfordern. Der Umstand, dass zu der Frage der rechtlichen Bewertung vergleichbarer „Abgasskandalfälle“ bei Erhebung der Klage noch keine obergerichtliche Rechtsprechung existierte, ändert hieran nichts. Letztlich sind auch die technischen Probleme der jeweiligen Fahrzeuge nicht so schwierig, dass sie eine Erhöhung des Gebührensatzes rechtfertigen.

64

Eine besondere Bedeutung der Sache für den Kläger ist überdies nicht dargetan und auch nicht ersichtlich.

B.

65

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 S. 1, 269 Abs. 3 S. 2 ZPO; hierbei war zu berücksichtigen, dass der Kläger sich nur einen geringeren Nutzungsersatz als tatsächlich zutreffend auf seinen Zahlungsanspruch anzurechnen bereit gewesen war und sein ursprüngliches Klageverlangen angesichts eines seinerzeit auf den Kaufpreis (weiterhin) gewährten Nachlasses teilweise aufgegeben hat.

66

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 S. 1 und 2 ZPO.

C.

67

Die Streitwertfestsetzung folgt aus §§ 63 Abs. 2, 48 Abs. 1 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO. Hierbei war dem Feststellungsantrag zu 2.) ebenso wenig ein eigenständiger Wert zuzumessen (OLG Naumburg, NJW-RR 2012, 1213 [LS]) wie dem Antrag zu 3.), da es sich bei letzterem um eine Nebenforderung im Sinne des § 43 Abs. 1 BGB handelt. Insgesamt ist der Streitwert einheitlich auf den Kaufpreis des zur wirtschaftlichen Rückabwicklung geltend gemachten Fahrzeugs festgesetzt worden; eine Erhöhung des Streitwerts angesichts der Haupt- und Hilfsanträge war auf Grund der Identität des Streitgegenstands nicht veranlasst.