LG Traunstein, Endurteil v. 26.08.2021 – 2 O 3123/20

Titel:

Schadensersatz, Schadensersatzanspruch, Fahrzeug, Kaufvertrag, Schadensminderungspflicht, Annahmeverzug, Minderung, Feststellungsinteresse, Software, Verletzung, Sittenwidrigkeit, Feststellungsklage, Feststellung, Kaufpreis, Zug um Zug, Zahlung des Kaufpreises

Schlagworte:

Schadensersatz, Schadensersatzanspruch, Fahrzeug, Kaufvertrag, Schadensminderungspflicht, Annahmeverzug, Minderung, Feststellungsinteresse, Software, Verletzung, Sittenwidrigkeit, Feststellungsklage, Feststellung, Kaufpreis, Zug um Zug, Zahlung des Kaufpreises

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 25.071,31 Euro nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 18.12.2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer …).

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in Ziff. 1 genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.

3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung i.H.v. 1.324,60 € freizustellen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

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

Beschluss

Der Streitwert wird auf 25.071,31 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klägerin nimmt die Beklagte als Fahrzeugherstellerin auf Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges in Zusammenhang mit dem sog. Abgasskandal in Anspruch.

2
Die Klägerin erwarb am 16.02.2017 von der … den Pkw Audi A6 3.0 TDI mit der Fahrzeugidentitäsnummer … zum Preis von 38.480,00 Euro (brutto) als Gebrauchtwagen (Erstzulassung 11.09.2012) mit einem Kilometerstand von 65.800 km (Anlage K26). Am Tag der letzten mündlichen Verhandlung belief sich der Kilometerstand auf 147.409 km.

3
Für das streitgegenständliche Fahrzeug liegt ein verbindlich angeordneter Rückruf des KBA aufgrund des Einsatzes einer unzulässigen Abschalteinrichtung vor.

4
Die Klägerin wurde mit Schreiben vom März 2020 sowie September 2020 (Anlage R1b) durch die Beklagte informiert, dass ihr Fahrzeug von einem Rückruf betroffen sei und daher ein Software-Update durchgeführt werden müsse. Die Klagepartei hat das von der Beklagten entwickelte Software-Update zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung noch nicht aufspielen lassen.

5

Die Klagepartei forderte die Beklagte außergerichtlich durch Anwaltsschreiben vom 06.10.2020 (Anlage K27) unter Fristsetzung zur Zahlung des Kaufpreises Zurücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs erfolglos auf.

6
Die Klägerin behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien vergleichbar mit den VW-Fällen zum Motor Typ EA 189 mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut. So verfüge das Fahrzeug über eine Software, die physikalische Größen wie z.B. die Umgebungstemperatur auswertet, um zu erkennen ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befindet. Ist dies der Fall, aktiviert die Software eine Aufheizstrategie, die den Schadstoffausstoß reduziert. Zudem sei ein sog. Thermofenster verbaut sowie die Getriebeeinstellung/Schalteinstellung und das On-Board-Diagnosesystem manipuliert.

7
Die Klägerin behauptet weiter, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten die Entwicklung und Produktion von Dieselmotoren mit den genannten Manipulationen gekannt und gebilligt hätten. Die Beklagte habe sich Wettbewerbsvorteile verschaffen wollen.

8
Die Klägerin meint daher, ihr stehen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte gem. §§ 311 Abs. 3, 241 Abs. 2 BGB, §§ 826, 31 BGB, § 831 BGB, § 823 Abs. BGB i.V.m. § 263 StGB sowie § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. RL 2007/46/EG, EG-FGV zu.

9
Die Klagepartei hält das Software-Update für unzureichend sowohl in rechtlicher als auch tatsächlicher Hinsicht. Der Kläger geht für eine Berechnung einer Nutzungsentschädigung von einer Gesamtlaufleistung des Fahrzeuges von mindestens 350.000 km aus.

10
Die Klagepartei begehrte zunächst mit Feststellungsantrag die Feststellung möglicher Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs resultieren. Mit Schriftsatz vom 29.04.2021 stellt die Klagepartei die Anträge um.

11
Die Klägerin beantragt zuletzt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 38.480,00 € abzüfglich einer vom Gericht gem. § 287 ZPO zu schätzenden Nutzungsentschädigung zuzüglich Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.10.2020 aus dem ausgeurteilten Betrag zu bezahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: …).

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklagtenpartei das Fahrzeug Audi A6 3.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: …) dahingehend beeinflusst hat, dass dieses hinsichtlich der Abgasstoffmenge im Prüfstandbetrieb einen geringeren Ausstoß aufweist als im regulären Betrieb im Straßenverkehr.

Hilfsweise:

Es wird festgestellt, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die daraus resultieren, dass die Beklatgenpartei in den Motor, Typ 3.0 l V6 Dieselmotoren, des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: …) eine unzulässige Abschalteinrichtung in der Form einer Software eingebaut hat, welche bei Erkennung standardisierter Prüfstandsituationen (NEFZ) die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenige Stickoxide (NOx) entstehen und Stickoxidemissionsmesswerte reduzieret werden, und die im Normalbetrieb Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb setzt, so dass es zu einem höheren Nox-Ausstoß führt.

Der Kläger beantragt weiter:

3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des Fahrzeugs Audi A6 3.0 TDI (Fahrzeugidentifikationsnummer: …) in Annahmeverzug befindet.

4. Die Beklagtenpartei wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten i.H.v. € 2.373,36 freizustellen.

12
Die Beklagte beantragt:

Klageabweisung

13
Die Beklagte bestreitet, dass der Kläger den Kauf bei Kenntnis der unzulässigen Abschalteinrichtung und Erforderlichkeit eines Software-Updates nicht getätigt hätte. Vielmehr sei das überdurchschnittliche Leistungsprofil des Fahrzeugs ausschlaggebend für den Abschluss des Kaufes gewesen. Weiter bestehe eine wirksame EG-Typengenehmigung. Es liege auch nur die vom KBA angenommene unzulässige Abschalteinrichtung vor, weitere unzulässigen Abschalteinrichtungen seien nicht verbaut. So liege unter anderem keine unzulässige Lenkwinkelerkennung vor, ein SCR-Katalysator sei nicht verbaut und auch unzulässiges Thermofenster sei nicht gegeben. Die Beklagte ist der Auffassung, dass eine kausal sittenwidrige Täuschung nicht gegeben sei und dem Kläger auch kein Schaden entstanden sein.

14
Die Beklagte geht von einer Gesamtlaufleistung von nicht mehr als 250.000 km aus.

15
Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird Bezug genommen auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 22.07.2021.

Entscheidungsgründe

16
Die teilweise zulässige Klage ist - wie aus dem Tenor ersichtlich - überwiegend begründet.

I.

17
Die Klage ist hinsichtlich Ziffer 2 des Klageantrags samt Hilfsantrag unzulässig, im übrigen zulässig.

18
1. Das Landgericht Traunstein ist sachlich (§§ 1 ZPO, 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG) und auch örtlich zuständig gem. § 32 ZPO, nachdem der Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug im hiesigen Gerichtsbezirk abgeschlossen wurde (vgl. hierzu etwa BayObIG BeckRS 2019, 5991 m.w.Nachw.).

19
2. Der Klageantrag Ziff. 3. gerichtet auf Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten ist zulässig. Das Feststellungsinteresse resultiert aus der mit der Feststellung verbundenen Vereinfachung und Beschleunigung des Zugriffs in der Zwangsvollstreckung, vgl. §§ 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO.

20
3. Dem Antrag Ziffer 2 mangelt es jedoch bereits am Feststellungsinteresse, § 256 Abs. 1 ZPO.

21
Die Leistungsklage ist vorrangig (vgl. dazu auch OLG München, Hinweisbeschluss vom 12.06.2018 - 8 U 3169/17). Die Schadensentwicklung ist abgeschlossen, die Klagepartei kann auch nicht erwarten, dass der Rechtsstreit insgesamt durch die vorliegend erhobene Feststellungsklage abgeschlossen werden kann.

22
Grds. kann ein Interesse an der Feststellung einer Ersatzpflicht für Schäden aus der Verletzung eines Rechtsguts bejaht werden, wenn die Möglichkeit besteht, dass solche Schäden eintreten. Insoweit legt die Rechtsprechung zwar einen großzügigen Maßstab an; ein berechtigtes Interesse ist grds. nur dann zu verneinen, wenn aus Sicht der Klagepartei bei verständiger Würdigung kein Grund besteht, mit dem Eintritt eines Schadens wenigstens zu rechnen.

23

Geht es hingegen, wie vorliegend, um die Verletzung einer Norm zum Schutz des Vermögens im Allgemeinen und ist ungewiss, ob diese überhaupt einen Schaden auslösen wird, besteht ein Feststellungsinteresse nur, wenn die Wahrscheinlichkeit für den Eintritt irgendeines Schadens für jeden einzelnen künftigen Anspruch wenigstens substantiiert dargetan wird (BGH, Urteil vom 24.01.2006 - XI ZR 384/03). Bei solchen Vermögensschäden, die Gegenstand der Klage sind (eine Eigentumsverletzung liegt entgegen der Aufassung der Klagepartei gerade nicht vor, da das Fahrzeug bereits im monierten Zustand erworben wurde), hängt damit bereits die Zulässigkeit der Feststellungsklage von der Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts ab (vgl. etwa BGH, Urteil vom 02.12.1999 - IX ZR 415/98).

24
Die Klagepartei hat es verabsäumt, die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts ausreichend substantiiert darzulegen:

25
Sofern die Klägerin ausführt, ein Schaden sei nicht bezifferbar, ist dies nicht nachvollziehbar. Dies trifft offenkundig nicht zu. Die Klagepartei kann einen bezifferten Antrag stellen (s. Antrag Ziffer 1) und in diesem die Berechnung des Nutzungsersatzes aufnehmen. Ein Feststellungsinteresse besteht insofern nicht. Die Feststellungsklage dient auch nicht dazu, der Klagepartei die Entscheidung, ob sie den Kaufvertrag im Wege des Schadensersatzes rückabwickeln möchte, quasi bis in alle Ewigkeit offen zu halten.

26
Sofern die Klagepartei sich ins Blaue hinein auf mögliche Schäden bspw. aufgrund steuerlicher Nachforderungen, Rechtsverfolgungskosten wegen Stilllegungsandrohungen, mögliche Schäden bis zur Rückgabe des Fahrzeugs usw. beruft, so ersetzt dies keinen substantiierten Vortrag zu Grund und Wahrscheinlichkeit konkret drohender Schäden.

27
Sollte ein Zukunftsschaden daraus entstehen, dass die Klagepartei das Update nicht aufgespielt hat, so verstößt sich gegen ihre Schadensminderungspflicht. Nachdem die Mangelhaftigkeit des Fahrzeug in einem selbstständigen Beweisverfahren jederzeit geklärt hätte werden können, kann ein Feststellungsinteresse auch insofern nicht begründet werden.

28
Insofern die Klagepartei etwaige Steuerschäden geltend macht, fehlt es weiter an der Darlegung einer Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts. Die Thematik „unzulässige Abschalteinrichtung“ ist seit 2015 bekannt, die Nachrüstung von Fahrzeuge läuft seit 2016. Die Finanzbehörden haben zu keinem Zeitpunkt Steuernachforderungen erhoben, ein etwaiges Einschreitermessen dürfte angesichts des Zeitablaufs und der Gesamtthematik auf null reduziert sein. Die Klagepartei hat in keinster Weise dargelegt, weshalb nun bei dem streitgegenständlichen Motortyp anders verfahren werden soll, als bei den seit 2015 bekannten „VW-Fällen“ des Motors Typ EA 189. Es ist nicht ersichtlich, wieso bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug Nachforderungen erhoben werden sollten.

29
Auch die Gefahr etwaiger Schäden im Zeitraum zwischen Rechtskraft des Urteils und tatsächlicher Rückgabe des Fahrzeugs kann ein Feststellungsinteresse nicht begründen. Die grds. Gefahr entsprechender Schäden ist bei technischen Produkten unabhängig von der vorliegenden Thematik immanent, eine Wahrscheinlichkeit jedoch nicht dargelegt. Folgte man der entsprechenden Argumentation, hätte das Feststellungsinteresse praktisch jegliche Bedeutung verloren.

30
Das Fahrzeug war während der Nutzungszeit der Klageapartei unstreitig zum Verkehr zugelassen und in eine bestimmte Schadstoff- und Steuerklasse eingeteilt.

31
4. Aus den unter Punkt 3. genannten Gründen ist auch der Hilfsantrag unzulässig.

II.

32

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung, kraft dessen er die Rückzahlung des Kaufpreises von 38.480 Euro abzüglich einer anzurechnenden Nutzungsentschädigung von 13.408,69 Euro Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen kann.

33
1. Es kann dahinstehen, ob der Klagepartei gegen die Beklagte ein Anspruch auf Schadloshaltung aus §§ 280 Abs. 1 S. 1, 311 Abs. 3 BGB oder aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB bzw. aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder aus § 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. § 16 UWG zusteht.

34
Denn der Klagepartei steht gegen die Beklagte jedenfalls ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 826, 31 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu. Durch das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen mit Dieselmotoren mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung hat die Beklagte eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung begangen.

35
a) Das Versehen der Dieselmotoren mit einer Manipulationssoftware und das Inverkehrbringen der Motoren unter Täuschung der zuständigen Zulassungs- und Prüfungsbehörden sind als sittenwidrige Handlungen zu bewerten.

36
aa) Objektiv sittenwidrig ist nach der Rechtsprechung eine Handlung, die nach Inhalt oder Gesamtcharakter, der durch zusammenfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt und daher mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar ist (Palandt/Sprau, BGB, 79. Aufl., § 826 Rn. 4 m.w.Nachw.).

37
bb) Gemessen an diesen Grundsätzen liegt eine sittenwidrige Handlung durch die Beklagte vor.

38
Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über eine illegale Abschalteinrichtung. Dies steht zur Überzeugung des Gerichts hinreichend durch den bestandskräftigen Rückrufbescheid des KfB fest: Der verpflichtetende Rückruf bezieht sich unstreitig explizit auf die Entfernung der unzulässigen Abschalteinrichtung.

39
Die Herstellung und das Inverkehrbringen von Dieselmotoren unter Verwendung einer Motorsteuerungssoftware, durch die die Abgasrückführungsrate und damit das Emissionsverhalten des Motors auf dem Prüfstand im Normzyklus anders gesteuert wird als im regulären Fahrbetrieb, erfüllt die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB (vgl. BGH, Urteil vom 25.5.2020 - VI ZR 252/19).

40
(1) Dabei geht das Gericht davon aus, dass die von der Beklagten durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs zum Einsatz gebrachte Motorsteuerung einen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 darstellt, weil sie eine Abschalteinrichtung ist, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Aus Art. 3 Nr. 4, 6 VO (EG) 715/2007 ergibt sich, dass Stickoxide, auf die sich die fragliche Motorsteuerung auswirkt, Immissionen im Sinne der Richtlinie sind. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 definiert die Abschalteinrichtung als ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirkung des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Aus der umfassenden Formulierung und dem weitgefassten Schutzzweck der Richtlinie, die der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte sowie insbesondere einer erheblichen

Minderung der Stickoxidemissionen bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren dient - vergleiche Nr. 6 der Erwägungsgründe zur Richtlinie VO (EG) 715/2007 -, wird erkennbar, dass die Vorschrift umfassend auch solche Konstellationen abdecken soll, in denen konstruktionsbedingt, auch durch Steuerung technischer Einrichtungen mittels Software, Unterschiede zwischen dem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und im Normalbetrieb bestehen. Dies folgt auch aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007: Danach hat der Hersteller ein Fahrzeug so auszurüsten und Bauteile, die das Emissionsverhalten zu beeinflussen geeignet sind, so zu konstruieren, zu fertigen und zu montieren, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Hierdurch wird erkennbar, dass eine Einrichtung, die zu geringerem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und demgegenüber höherem Schadstoffausstoß bei Nutzung des Fahrzeugs im regulären Straßenverkehr führt, unterbunden werden soll.

41
(2) Die maßgebliche Schädigungshandlung der Beklagten liegt damit im Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Motorsteuerung. Dabei setzte sich die Beklagte gezielt - denn anders als gezielt ist der Einbau der geschilderten Motorsteuerung nicht denkbar - über die einschlägigen Rechtsvorschriften hinweg. Der Zweck dieses Vorgehens lag im Streben nach wirtschaftlichem Gewinn; ein anderer Zweck ist weder ersichtlich noch vorstellbar. Zwar ist Gewinnstreben als Motiv des Handelns eines Wirtschaftsunternehmens nicht verwerflich; im Gegenteil ist es der in einer Marktwirtschaft anerkannte Zweck eines Unternehmens, wirtschaftliche Gewinne zu erzielen und zu mehren. Doch hat sich die Beklagte in diesem Gewinnstreben nicht nur gezielt über zwingende Rechtsvorschriften hinweggesetzt und damit deren dem Schutz der Allgemeinheit vor Luftverschmutzung und Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen dienenden Zweck missachtet. Vielmehr hat sie zugleich dadurch die Interessen einer großen Zahl an Käufern derartiger Fahrzeuge und damit auch des Klägers verletzt. Der zum Einsatz gebrachte Dieselmotor wurde in Großserie produziert und in hohen Stückzahlen verkauft. Die Beklagte hat durch ihr Verhalten bewirkt, dass eine unübersehbare Vielzahl an Kunden, die um die Hintergründe der Motorsteuerung weder wussten noch wissen konnten, weil diese erst später bekannt wurden, Fahrzeuge erhielten, die wegen der unzulässigen Abschalteinrichtung den einschlägigen Zulassungsvorschriften nicht entsprachen und die erforderliche Typgenehmigung nur erhalten hatten, weil die Beklagte die Funktionsweise der Motorsteuerung im Genehmigungsverfahren nicht offengelegt hatte. Die Käufer trugen damit das Risiko, dass den mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeugen die Typgenehmigung entzogen werden könnte. Diese Möglichkeit war nicht fernliegend und zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages im Grad ihres Risikos nicht abschätzbar. Dies ergibt sich aus der Anordnung seitens des Kraftfahrzeugbundesamtes zur Entwicklung von Nachrüstungsmaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durch die Beklagte, damit die betroffenen Fahrzeuge letztlich die behördliche Freigabe erhielten und damit einen Entzug der Typgenehmigung verhinderten. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages jedoch nicht absehbar, insbesondere deshalb, weil die infolge der Einstufung der Abschalteinrichtung als unzulässig durch das Kraftfahrt-Bundesamt erforderlich gewordenen Nachrüstungsmaßnahmen durch die Beklagte erst - aufwändig - entwickelt werden mussten.

42
(3) Darüber hinaus hat sich die Beklagte über die Interessen einer Vielzahl von Kraftfahrzeug-Verkäufern hinweggesetzt, denen die Motorsteuerung der Dieselmotoren zunächst ebenso wenig bekannt war und bekannt sein konnte wie den Käufern. Die Verkäufer, unter denen vor allem eigene Vertragshändler der Beklagten waren, hafteten den Käufern gegenüber verschuldensunabhängig aus kaufrechtlicher Gewährleistung, weil die Ausstattung eines Fahrzeugs mit der rechtswidrigen Motorsteuerung eine Abweichung von der üblicherweise zu erwartenden Beschaffenheit eines Fahrzeugs ist und damit einen Sachmangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB begründet. Die Beklagte hat so eine Vielzahl von gutgläubigen Verkäufern, insbesondere solche, mit denen sie selbst langfristig vertraglich verbunden ist, verschuldensunabhängigen Gewährleistungsrechten der Käufer ausgesetzt.

43
Auf etwaige weitere Abschalteinrichtung kommt es nicht weiter an.

44
cc) Dem Schadensersatzanspruch des Klägers aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB steht nicht entgegen, selbst wenn die rechtlichen Regelungen für die Typgenehmigung, insbesondere die Verordnung (EG) 715/2007, nicht primär dem Individualschutz dienen würden, sondern Belangen der

Allgemeinheit. Der relevante Schutzzweckzusammenhang zwischen der deliktischen Handlung der Beklagten und dem eingetretenen Vermögensschaden ist gegeben.

45
Zum einen sind die Vorschriften über die Übereinstimmungserklärung zumindest insoweit individualschützend, als sie den Schutz des Interesses des einzelnen Käufers eines Pkw daran bezwecken, ein ohne Weiteres zulassungsfähiges und auch ohne weiteres Zutun dauerhaft zulassungsfähiges Fahrzeug zu erhalten. Die Überstimmungserklärung stellt insoweit eine Erklärung des Fahrzeugherstellers dar, in der er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmte.

46
Zum anderen beruht die Annahme einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung durch die Beklagte nicht primär und ausschließlich auf einem Verstoß gegen diese Rechtsnormen, sondern, wie vorstehend dargestellt, auf einer Gesamtwürdigung einer Vielzahl von Umständen. Ein zentraler die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten begründender Gesichtspunkt ist dabei die geschilderte Verletzung von Interessen der Käufer. Das sittenwidrige Verhalten der Beklagten berührt damit auch die Rechtssphäre der Klägerin.

47
dd) Der Klägerin ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden.

48
(1) Ein Schaden ist nicht nur dann anzunehmen, wenn sich bei dem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Annahme eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Denn die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie für sich genommen zunächst eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGHZ 161, 361, 366 f.).

49
(2) Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für die Klägerin als Schaden dar. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug infolge der Ausstattung mit der rechtswidrigen Motorsteuerung oder infolge der anschließenden Nachrüstung einen objektiven Minderwert oder andere Nachteile, etwa bei Motorleistung, Verbrauch, Emissionsverhalten oder Haltbarkeit, aufweist. Der Abschluss des Vertrages als solcher ist für die Klägerin schon deshalb ein Schaden, weil dieser ein Fahrzeug erhalten hat, das den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprach und von dem im Zeitpunkt des Kaufs - allein auf diesen Zeitpunkt kommt es für die Beurteilung des Schadens an - nicht absehbar war, ob die zuständigen Behörden die Typgenehmigung entziehen würden und ob es der Beklagten gelingen werde, eine solche Entscheidung durch geeignete Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern. Wegen dieser Ungewissheit war das Fahrzeug für die Klägerin nicht uneingeschränkt brauchbar. Denn üblicherweise erwartet der Käufer eines Kraftfahrzeugs, dass er dieses nicht nur zum Zeitpunkt des Kaufs, sondern langfristig zulässigerweise im Straßenverkehr nutzen und sich darauf auch verlassen kann.

50
Zudem wäre auch nach dem Aufspielen eines etwaigen Updates - neben etwaigen weiteren streitigen technischen Defiziten infolge des Updates - jedenfalls von einem verbleibenden Minderwert auszugehen. Denn das streitgegenständliche Fahrzeug wäre als vom sog. Abgasskandal betroffenes Fahrzeug weiter mit einem nicht unerheblichen Makel behaftet, der zur Überzeugung des Gerichts auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens besteht. Das Fahrzeug ist auch mit aufgespieltem Update weniger wert als ein

gleiches Fahrzeug, das nicht vorher die Abschalteinrichtung aufgewiesen hatte. Davon ist das Gericht mit dem Oberlandesgericht Köln (Beschl. v. 20.12.2017 - 18 U 112/17) überzeugt, welches zum Minderwert ausgeführt hat: „(…) Zu diesem zuletzt genannten Umstand hat es schon deshalb keines weiteren Vortrages der Klägerin und keiner Beweisaufnahme seitens des Landgerichts bedurft, als es in der Natur der Sache liegt und allgemein bekannt ist, dass ein Pkw, dessen Zulassung auf dem Einsatz einer Manipulations-Software sowie einer entsprechenden Täuschung seitens des Herstellers beruht und dessen fortgesetzter Betrieb im Straßenverkehr der Entwicklung sowie des Einsatzes einer bis dahin noch nicht vorhandenen Software und der Freigabe der Software seitens des Kraftfahrzeug-Bundesamtes bedarf, am Fahrzeug-Markt schwerer absetzbar ist als ein Pkw, der keinen Unsicherheiten dieser Art ausgesetzt ist. Wollte die Beklagte anderes behaupten, müsste sie der letztlich in Frage stehenden Zulassung eines Fahrzeugs für den Betrieb im Straßenverkehr und den hierfür maßgebenden Faktoren jede Bedeutung für den Verkehrswert eines doch für den Betrieb im Straßenverkehr bestimmten Pkw absprechen.“

51
(3) Der Umstand, dass sich das Risiko eines Entzugs der Typgenehmigung in der Folge nicht verwirklichte, weil es der Beklagten gelang, eine solche Maßnahme der zuständigen Behörden durch die Entwicklung - insoweit streitig - geeigneter Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern, steht der Annahme eines Schadens nicht entgegen. Denn für den Eintritt eines Schadens kommt es auf den Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses und damit hier auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses an. Der Schaden ist auch nicht nachträglich entfallen. Denn der Schaden liegt, dies ist die Konsequenz der Abweichung von einer strengen Anwendung der Differenzhypothese, nicht in einem Minderwert oder einer konkreten Funktionsbeeinträchtigung des Fahrzeugs, sondern im Abschluss des Vertrages als solchem. Die Bindung an den Vertrag, deren Beseitigung der Klägerin im Rahmen des Schadensersatzes beanspruchen kann, würde auch mit der Nachrüstung des Fahrzeugs nicht entfallen.

52
dd) Die schädigende Handlung ist der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Denn es ist als unstreitig anzusehen, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten von Entwicklung und Vertrieb der Dieselmotoren mit der rechtswidrigen Motorsteuerung wussten und diese billigten. Der Kläger hat eine entsprechende Kenntnis auf Vorstandsebene der Beklagten hinreichend substantiiert behauptet. Er hat unter konkreter Bezugnahme auf die Berichterstattung in den Medien diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für ihn als außenstehende Person erkennbar waren und für eine Kenntnis sprechen können. Der Beklagten obliegt demgegenüber eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich in dieser Situation nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f.). Dies ist hier der Fall. Der Kläger hat keinen Einblick in die Entscheidungs- und Organisationsstruktur der Beklagten, während es dieser selbst angesichts ihrer unternehmerischen Struktur zwanglos möglich ist, mitzuteilen, wie die Entscheidungs- und Informationswege, die zu Entwicklung und Vertrieb der Motoren geführt haben, beschaffen waren. Der Vortrag des Klägers, der Vorstand der Beklagten habe Entwicklung und Vertrieb der Motoren angeordnet oder zumindest gebilligt, ist demnach hinreichend substantiiert, während das Bestreiten der Beklagten diesbezüglich nicht ausreicht. Die Beklagte beruft sich nur allgemein darauf, dass der Vorstand nicht involviert gewesen sei und damit letztlich darauf, dass die hier maßgeblichen Entscheidungen auf in der Unternehmenshierarchie niedriger gelagerten Ebenen getroffen worden seien. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, wer konkret bei ihr Kenntnis über den Einsatz der Motorsteuerung gehabt habe und wie die maßgeblichen Entscheidungswege verlaufen seien. Der Hinweis auf noch laufende, bereits länger andauernde und noch nicht abgeschlossene Ermittlungen im eigenen Unternehmen genügt insoweit nicht, zumal kaum nachvollziehbar ist, dass ein derart wichtiger Entwicklungs- und Produktionsschritt ausschließlich im Verborgenen und in Kenntnis nur weniger untergeordneter Mitarbeiter geschehen sein soll.

53

ee) Das Verhalten der Beklagten war schließlich kausal für den Vertragsschluss der Klägerin und damit den ihm entstandenen Schaden. Dabei ist es unerheblich, ob es der Klägerin beim Kauf gerade auf den Erwerb eines schadstoffarmen Fahrzeugs ankam. Für die Beurteilung der Kausalität ist nicht allein entscheidend, dass das Fahrzeug aufgrund seiner Motorsteuerung die auf dem Prüfstand ermittelten Emissionswerte im regulären Fahrbetrieb nicht erreichte. Maßgeblich ist vielmehr die Ausstattung mit der rechtswidrigen Motorsteuerung als solcher, aufgrund deren das Fahrzeug den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprach und damit eine behördliche Entziehung der Typgenehmigung drohte. Denn auch ohne konkrete Anhaltspunkte im Einzelfall kann als sicher angenommen werden, dass der Käufer eines Kraftfahrzeugs vom Kauf Abstand genommen hätte, wenn er gewusst hätte, dass der Bestand der Typgenehmigung und damit die dauerhafte Nutzbarkeit im öffentlichen Straßenverkehr nicht sicher war.

54
b) Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist der Anspruch auf Zahlung von 25.071,31 Euro Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs. Die Beklagte hat im Wege der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB das Fahrzeug, obwohl sie nicht dessen Verkäufer ist, zurückzunehmen, weil nur so der im Abschluss des Vertrages liegende Schaden beseitigt werden kann.

55
Der Betrag von 25.071,31 Euro ergibt sich aus der Differenz des Kaufpreises von 38.480 Euro und einer mit 13.408,69 Euro zu bemessenen Nutzungsentschädigung. Diese ist zu Lasten der Klägerin unter dem Gesichtspunkt des Bereicherungsverbots im Deliktsrecht als Vorteilsausgleichung anzusetzen. Denn der Klagepartei hat das Fahrzeug tatsächlich genutzt und damit Gebrauchsvorteile gezogen, denen ein eigenständiger Vermögenswert zukommt. Bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung ist die durch den Gebrauch der Klägerin entstandene Laufleistung ins Verhältnis zu setzen zu der zu erwartenden Gesamtlaufleistung eines derartigen Fahrzeugs.

56
Die Klagepartei hat das streitgegenständliche Fahrzueg mit Kilometerstand von 65.800 km erworbene Fahrzeug seit der Auslieferung genutzt und mit demselben zum Zeitpunkt bis der mündlichen Verhandlung 147.409 km zurückgelegt. Dieser aktuelle Kilometerstand wurde in der mündlichen Verhandlung unstreitig gestellt. Für die Ermittlung der Nutzungsentschädigung ist eine lineare Abschreibung im Verhältnis der zurückgelegten Fahrleistung zur zu erwartenden Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs durchzuführen. Die Gesamtlaufleistung schätzt das Gericht auf 300.000 km. Angesichts technischer Neuerungen von Dieselfahrzeugen in dem letzten Jahrzehnt hält das Gericht dies für sachgerecht und gerechtfertigt. Eine solche Fahrleistung ist von einem mit einem erfahrungsgemäß langlebigen Dieselmotor ausgestatteten Fahrzeug eines namhaften Herstellers bei durchschnittlicher Pflege und Wartung zu erwarten. Demgegenüber ist die vermeintliche Lebensdauer moderner Dieselmotoren, die (mit bis zu 500.000 km) durchaus höher sein mag, nicht in Ansatz zu bringen, sondern die gewöhnliche Gesamtnutzungsdauer (vgl. OLG Frankfurt, Urt. v. 16.12.2013 - 17 U 141/12, juris; Kaiser, in Staudinger BGB, 2012, § 346 Rn. 259), die beim Kauf mit dem vereinbarten Kaufpreis einhergeht. Dabei kommt es nicht auf die bei sorgfältiger Pflege und zuverlässiger Wartung technisch mögliche Gesamtlaufleistung an, sondern auf die üblicherweise zu erwartende Nutzungsdauer, von der beim Kauf gewöhnlich ausgegangen wird und die mit dem vereinbarten Kaufpreis abgegolten wird.

57
Die Berechnung des Nutzungsvorteils der Klagepartei geschieht mit der Formel (welche auch eine geeignete Schätzgrundlage darstellt):

bezahlter Kaufpreis × gefahrene Kilometer : Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs.

58
Vorliegend also: 38.480 € × (147.409 km - 65.800 km) : (300.000 km - 65.800 km) = 13.408,69 €.

59
Die Klagepartei hat daher damit einen Anspruch auf Zahlung von 25.071,31 €, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs an die Beklagte.

60
2. Der zugehörige Zinsanspruch ergibt sich gemäß §§ 291, 288 Abs. 1 BGB. Sofern der Kläger Zinsen ab dem 21.10.2020 begehrt, ist dies nicht zuzusprechen. Die Voraussetzungen des § 286 BGB sind nicht

gegeben. In dem Schreiben wurde die Beklagte zwar zur Rückzahlung des Kaufpreises aufgefordert, eine Nutzungsentschädigung wurde jedoch nicht berücksichtigt. Die Leistung wurde auch nicht Zug-um-Zug angeboten.

61
3. Der Feststellungsantrag in Ziffer 3. ist unbegründet. Ein Annahmeverzug der Beklagten hinsichtlich des PKW liegt nicht vor. Zwar wurde dieser im Schriftsatz vom 21.10.2020 durch den dort enthaltene Antrag auch die Rückgabe des Fahrzeugs wörtlich angeboten, § 295 BGB. Jedoch erfolgte dies ohne Abzug einer Nutzungsentschädigung und ohne Zug-um-Zug-Angebot. Das wörtliche Angebot ist daher zur Herbeiführung eines Annahmeverzugs nicht geeignet.

62
4. Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten sind Teil des Schadensersatzes und damit der Klageseite ebenfalls zu erstatten. Allerdings nur unter Zugrundelegung eines Gegenstandswertes im tenorierten Umfang.

63
Bei einem Gegenstandswert von 25.071,31 € ergibt sich damit eine Geschäftsgebühr gemäß § 13, § 14 RVG, Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 1.121,90 € (Faktor 1,3) zuzüglich der Pauschale für Post und Telekommunikation gemäß Nummer 7002 VV RVG sowie der Umsatzsteuer gemäß Nummer 7008 VV RVG (16 %) ergibt sich damit den Anspruch in Höhe von 1.324,60 €.

64
Eine höhere Geschäftsgebühr ist nicht anzusetzen. Es handelt sich vorliegend sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch hinsichtlich des rechtlichen Schwierigkeitsgrads nicht um einen überdurchschnittlichen Rechtsstreit. Die diskutierten Rechtsfragen sind Gegenstand unzähliger Rechtsstreitigkeiten und Gerichtsentscheidungen, so dass standardisierte Schreiben und Textbausteine formularmäßig in einer Vielzahl von Fällen verwendet werden können.

III.

65
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht nach § 709 Satz 1, 2 ZPO.