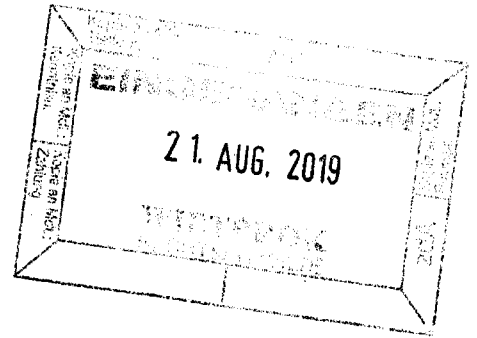


Landgericht Hamburg

Az.: 319 O 6/19

Verkündet am 15.08.2019

Urkundsbearbeiter der Geschäftsstelle



Urteil

IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Wietbrok**, Eißendorfer Pferdeweg 36, 21075 Hamburg, Gz.: VW-114/18-FW

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch den Vorstand Dr. Herbert Diess, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 19 - durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Einzelrichterin auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 04.07.2019 für Recht:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 21.545,85 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 09.02.2019 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A4 Ambiente Avant 2,0 l TDI 105 kW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
- II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des unter Ziffer I. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.

- III. Die Beklagte wird ferner verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.171,67 € freizuhalten.
- IV. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- V. Die Kosten des Rechtsstreits haben die Beklagte zu 58 % und der Kläger zu 42 % zu tragen.
- VI. Das Urteil ist für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin auf Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges in Anspruch.

Der Vater des Klägers erwarb im Dezember 2009 bei dem Autohaus / . GmbH in Hamburg einen Audi A4 Ambiente Avant 2,0 l TDI 105 kW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer zu einem Kaufpreis in Höhe von 37.050,- €. Das Fahrzeug wurde als zur Schadstoffklasse Euro 5 zugehörig angeboten. Wegen der Einzelheiten wird auf die Rechnung vom 18.12.2009, Anlage K 1, Bezug genommen.

Der Vater des Klägers verstarb am 18.09.2010 und wurde ausweislich des Erbscheins gemäß Anlage K 7 von dem Kläger und Frau M J zu je 1/2 beerbt. Mit schriftlicher Urkunde vom 20.10.2010 „bestätigte“ Frau C dass „das KFZ Audi A4 2,0 TDI in das Eigentum“ ihres Sohnes, des Klägers, übergehen solle. Über der Unterschrift des Klägers heißt es: „KFZ angenommen“. Wegen der Einzelheiten der Urkunde wird auf die Anlage K 8 Bezug genommen.

Das Fahrzeug wird seit der Übergabe genutzt; am 04.07.2019, dem Tage der mündlichen

Verhandlung, betrug die Laufleistung 103.361 km.

Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet, der zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses über eine Motorsoftware verfügte, die erkennt, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand zur Ermittlung der Emissionswerte oder im üblichen Straßenverkehr befindet. Durch diese Steuerung wird auf dem Prüfstand die Abgasrückführungsrate erhöht mit der Folge, dass geringere Stickoxidwerte erzielt werden. Unter normalen Fahrbedingungen im Straßenverkehr hingegen ist ein partikeloptimierter Modus mit einer geringeren Abgasrückführungsrate aktiv.

Das Kraftfahrt-Bundesamt bewertete diese Motorsteuerung als den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entsprechende unzulässige Abschaltvorrichtung. Mit Bescheid vom 15. Oktober 2015 erließ es nachträgliche Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung und gab der Beklagten auf, die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit des genehmigten Systems und insbesondere der Emissionen zu ergreifen.

Die Beklagte entwickelte daraufhin ein Umrüstungsprogramm. Durch ein Software-Update wird die Motorsteuerung nunmehr dahingehend geändert, dass der Motor dauerhaft, also vor allem auch im regulären Fahrbetrieb, in dem ursprünglich nur für den Prüfstand vorgesehenen Steuerungsmodus betrieben wird; dieser Steuerungsmodus wird zugleich verändert. Durch Bescheid vom 01. Juni 2016 erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt die Freigabebestätigung für die von der Beklagten entwickelte technische Maßnahme.

Laut Bescheinigung gemäß Anlage K 2 ließ der Kläger am 10.01.2017 das Update aufspielen.

Der Kläger forderte die Beklagte außergerichtlich durch Anwaltsschreiben vom 23.08.2018 (Anlage K 3) zur Zahlung von Schadensersatz bis zum 06.09.2018 auf Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Er bot der Beklagten zugleich an, das Fahrzeug abzugeben. Die Beklagte kam dem Verlangen nicht nach.

Der Kläger trägt Folgendes vor:

Die Mitglieder des Vorstands der Beklagten hätten die Entwicklung und Produktion von Dieselmotoren mit der geschilderten Motorsteuerungssoftware gekannt und gebilligt.

Er sei zur Zahlung einer Nutzungsentschädigung nicht verpflichtet. Dies widerspreche, wie das Landgericht Augsburg zum Az 021 O 4310/16 entschieden habe, dem Gedanken des Schadensersatzes wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung. Eine Vorteilsanrechnung würde zu einer unbilligen Entlastung des Schädigers führen. Für den Fall des Abzugs einer Nutzungsentschädigung sei für das streitgegenständliche Fahrzeug von einer zu erwartenden

Gesamtleistung von 500.000 km auszugehen. Hilfsweise erhebe er die Einrede der Verjährung hinsichtlich eines etwaig abzuziehenden Nutzungersatzes. Im übrigen sei zu berücksichtigen, dass die Beklagte mit den durch den Verkauf des PKW erzielten Kapitalzuflüssen erhebliche weitere Nutzungen gezogen habe. Die Eigenkapitalrendite der Beklagten habe 2017 bei 10,40 % gelegen.

Er habe einen Anspruch auf Verzinsung des Kaufpreises seit Abschluss des Kaufvertrages. Sein Vater sei durch eine unerlaubte Handlung dazu bestimmt worden, Geld zu überweisen, er könne daher von der Beklagten als Schädiger eine Verzinsung nach § 849 BGB beanspruchen.

Die Beklagte habe ihm zudem von den vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.434,74 € freizuhalten, entsprechend einer 2,0 Geschäftsgebühr nebst Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer. Die Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG sei in Anbetracht von Umfang und Bedeutung der Sache mit 2,0 berücksichtigt worden.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 37.050,- € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.12.2009 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs Audi A4 Ambiente Avant 2,0 l TDI 105 kW mit der Fahrzeugidentifikationsnummer
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziff. 1. bezeichneten PKW in Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.434,74 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt Folgendes vor:

Ihre Vorstandsmitglieder hätten – nach derzeitigem Ermittlungsstand – keine Kenntnis von der Entwicklung und Verwendung der Motorsteuerungssoftware gehabt. Die diesbezügliche Entscheidung sei von Mitarbeitern unterhalb der Vorstandsebene auf nachgeordneten Arbeitsebenen getroffen worden. Die damaligen Vorstandsmitglieder hätten erst am Wochenende

des 19./20.09.2015 von der Verwendung der Umschaltlogik erfahren. Ihr sei daher kein Verschulden anzulasten und Schadensersatzansprüche des Klägers bestünden schon aus diesem Grunde nicht. Im Übrigen stehe der Schutzzweck der für die Zulassung des Fahrzeugs maßgeblichen EU-Verordnung einem Schadensersatzanspruch entgegen; die Verordnung diene nämlich nicht dem Individualrechtsschutz zugunsten der Käufer von Fahrzeugen, sondern dem Ziel der Verbesserung der Luftqualität und damit Belangen der Allgemeinheit.

Insbesondere nach dem durchgeführten Update halte der streitgegenständliche PKW die geltenden Grenzwerte ein und enthalte keine unzulässige Abschaltvorrichtung. Ein Schaden liege jedenfalls nicht mehr vor. Es sei von einer Gesamtleistung von 200.000 bis 250.000 km auszugehen.

Wegen des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig und hat in dem tenorierten Umfang auch im Ergebnis Erfolg. Im Übrigen ist sie als unbegründet abzuweisen.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus §§ 826, 1922 BGB wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, kraft dessen er die Rückzahlung des Kaufpreises von 37.050,- € abzüglich einer anzurechnenden Nutzungsentschädigung in Höhe von 15.504,15 €, mithin 21.545,85 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs verlangen kann.

a)

Die Herstellung und das Inverkehrbringen von Dieselmotoren des Typs EA 189 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 vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB.

aa)

Sittenwidrig ist eine Handlung, die aufgrund ihres Gesamtcharakters, für den eine

Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck vorzunehmen ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt und deshalb mit den guten Sitten nicht vereinbar ist. Dies setzt eine Unvereinbarkeit mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung voraus. Objektive Rechtswidrigkeit eines Verhaltens genügt nicht; auch eine Verfolgung eigener Interessen auf Kosten Dritter im Rechts- und Wirtschaftsverkehr begründet für sich genommen nicht den Vorwurf der Sittenwidrigkeit. Diese erfordert vielmehr eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Für die Bewertung des Verhaltens kommt es auf eine Gesamtwürdigung aller objektiven und subjektiven Umstände des jeweiligen Einzelfalles an.

bb)

Ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB ist nicht unter dem Gesichtspunkt eines Vorrangs des Vertragsrechts ausgeschlossen. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug Gegenstand eines Kaufvertrages ist, den der Vater des Klägers nicht mit der Beklagten, der Herstellerin des Fahrzeugs, sondern mit einem Hamburger Autohaus geschlossen hat, schränkt den Kläger als (Mit)Erben nach seinem Vater in seinen Rechten nicht dergestalt ein, dass er Rechte wegen eines im Zuge von Abschluss und Abwicklung des Vertrages entstandenen Schadens nur gegenüber dem Autohaus als Vertragspartner seines Vaters und nicht auch gegenüber der Beklagten als Herstellerin geltend machen könnte. Die Wertungen des Vertragsrechts werden durch eine Anwendung deliktischer Normen gegenüber einer anderen Person als dem Vertragspartner nicht umgangen.

Zwar erhält der Käufer auf diese Weise die im Vertragsrecht nicht vorgesehene Möglichkeit, Ansprüche gegenüber einem anderen als seinem Vertragspartner geltend zu machen; zugleich sind diese Ansprüche nicht an die Beschränkungen des Vertragsrechts wie insbesondere den Vorrang der Nacherfüllung im Kaufrecht gebunden. Diese Folgen sind jedoch gerechtfertigt, wenn die besonderen einschränkenden Voraussetzungen des Deliktsrechts, nämlich insbesondere dessen Tatbestandsmerkmale der Verletzung objektiv geschützter Rechtsgüter, des Verstoßes gegen Rechtsnormen mit Schutzgesetzcharakter oder einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung erfüllt sind.

cc)

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

Die von der Beklagten zum Einsatz gebrachte Motorsteuerungssoftware beinhaltet einen Verstoß

gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007, weil sie eine Abschaltvorrichtung darstellt, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Aus Art. 3 Nummer 4 und 6 VO (EG) 715/2007 ergibt sich, dass Stickoxide, auf die sich die fragliche Motorsteuerung auswirkt, Emissionen im Sinne der Richtlinie darstellen. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Art. 3 Nummer 10 VO (EG) 715/2007 definiert die Abschaltvorrichtung als ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrgeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer, oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirkung des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Aus der umfassenden Formulierung und dem weitgefassten Schutzzweck der Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Luftqualität und die Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte, insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (vgl. Nummer 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 vermieden werden.

Das wird letztlich auch aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 deutlich, wonach der Hersteller das Fahrzeug so auszurüsten hat, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so zu konstruieren, zu fertigen und zu montieren sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Hierdurch wird erkennbar, dass eine Abschaltvorrichtung, die zu geringerem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und höherem Schadstoffausstoß bei Nutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr führt, unterbunden werden soll.

Die maßgebliche Schädigungshandlung der Beklagten liegt damit im Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Motorsteuerung.

Das Landgericht Lüneburg hat hierzu in der Entscheidung vom 18. April 2018, Az. 6 O 109/17, zutreffend Folgendes ausgeführt:

„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. Denn zugleich hat sie dadurch die Interessen einer großen Zahl an Käufern derartiger Fahrzeuge und damit auch des Klägers verletzt. Der Dieselmotor vom Typ EA 189 ist als Mittelklassemotor ein Volumenmodell, das in Großserie produziert und in hohen Stückzahlen verkauft wurde. Die Beklagte hat durch ihr Verhalten bewirkt, dass eine unübersehbare Vielzahl an Kunden, die um die Hintergründe der Motorsteuerung weder wussten noch wissen konnten, weil diese erst später bekannt wurden, Fahrzeuge erhielten, die wegen der unzulässigen Abschaltvorrichtung den einschlägigen Zulassungsvorschriften nicht entsprachen und die erforderliche Typgenehmigung nur erhalten hatten, weil die Beklagte die Funktionsweise der Motorsteuerung im Genehmigungsverfahren nicht offengelegt hatte. Die Käufer trugen damit das Risiko, dass den mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeugen die Typgenehmigung entzogen werden könnte. Diese Möglichkeit war nicht fernliegend und zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages im Grad ihres Risikos nicht abschätzbar. Dies ergibt sich aus dem Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 15. Oktober 2015, durch den Nebenbestimmungen zu den ursprünglich erlassenen System- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen angeordnet wurden, weil die Motorsteuerung als verbotene Abschaltvorrichtung anzusehen war. Die Nebenbestimmungen machten die Entwicklung von Nachrüstungsmaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durch die Beklagte erforderlich, die letztlich die Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt erhielten und damit einen Entzug der Typgenehmigung verhinderten. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages jedoch nicht absehbar, insbesondere deshalb, weil die durch die Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes erforderlich gewordenen Nachrüstungsmaßnahmen durch die Beklagte erst aufwendig entwickelt werden mussten.

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 auch 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, auch solche, mit denen sie selbst langfristig vertraglich verbunden ist, verschuldensunabhängigen Gewährleistungsrechten der Käufer ausgesetzt.

dd) Dem Schadensersatzanspruch des Klägers aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB steht nicht entgegen, dass die rechtlichen Regelungen für die Typgenehmigung, insbesondere die Verordnung (EG) 715/2007, nicht primär dem Individualschutz dienen, sondern Belangen der Allgemeinheit. Denn die Annahme einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung durch die Beklagte beruht nicht primär und ausschließlich auf einem Verstoß gegen diese Rechtsnormen, sondern, wie vorstehend dargestellt, auf einer Gesamtwürdigung einer Vielzahl von Umständen. Ein zentraler die Sittenwidrigkeit des Handelns der Beklagten begründender Gesichtspunkt ist dabei die geschilderte Verletzung von Interessen der Käufer. Das sittenwidrige Verhalten der Beklagten berührt damit auch die Rechtssphäre des Klägers.

ee) Dem Kläger ist durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden.

(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.).

(2) Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für den Kläger 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 den Kläger 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 das Kraftfahrt-Bundesamt die Typgenehmigung entziehen und ob es der Beklagten gelingen würde, eine solche Entscheidung durch geeignete Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern. Wegen dieser Ungewissheit war das Fahrzeug für den Kläger 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.

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

(4) Ein Schaden des Klägers ist auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil diesem gegenüber dem Verkäufer Ansprüche aus kaufrechtlicher Gewährleistung zustanden. Derartige Ansprüche sind nicht geeignet, den im Abschluss des Vertrages liegenden Schaden zu kompensieren. Das Vertragsrecht mit Ansprüchen gegenüber dem Vertragspartner und das Deliktsrecht mit Ansprüchen gegenüber einem vom Vertragspartner verschiedenen Schädiger sind voneinander unabhängige Haftungsgrundlagen, die einander nicht ausschließen. Dieses Nebeneinander ist durch die

besonderen einschränkenden Tatbestandsvoraussetzungen der deliktsrechtlichen Normen gerechtfertigt. Deren Regelungszweck würde unterlaufen, wenn der deliktsrechtlich relevante Schaden durch Gewährleistungsansprüche kompensiert und damit ausgeschlossen würde.

ff) 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 diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für ihn als außenstehender Person erkennbar waren und für eine Kenntnis sprechen können. Der Beklagten obliegt demgegenüber eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich in dieser Situation nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f.). Dies ist hier der Fall. 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, sondern die 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.

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

Die Kammer schließt sich diesen Ausführungen nach eigener rechtlicher Würdigung an und macht sie sich zu Eigen.

b)

Der Anspruch des verstorbenen Vaters des Klägers ist im Wege der Gesamtrechtsnachfolge zunächst auf den Kläger und Frau 1 als Miterben zu je 1/2 übergegangen, §§ 1922, 2032 BGB. Unter Zugrundelegung des unbestritten gebliebenen und durch die „Eigentumsbestätigung“ gemäß Anlage K 8 belegten Vortrags des Klägers, der damit gemäß § 138 Abs. 3 BGB als zugestanden gilt, hat die Miterbin Frau Gronwald ihren Miteigentumsanteil an dem PKW sodann am 20.10.2010 auf den Kläger übertragen. Die Kammer geht davon aus, dass damit zugleich sämtliche ererbten Ansprüche der Frau Gronwald im Zusammenhang mit dem PKW auf den Kläger übertragen worden sind, so dass dieser zu Recht Leistung an sich allein und nicht gemäß § 2039 BGB an alle Erben gemeinschaftlich verlangt.

c)

Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist der Anspruch auf Zahlung von 21.545,85 € Zug um Zug gegen Herausgabe 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.

Der Betrag in Höhe von 21.545,85 € ergibt sich aus der Differenz des Kaufpreises in Höhe von 37.050,- € und einer mit 15.504,15 € zu bemessenden Nutzungsentschädigung. Diese ist zulasten des Klägers unter dem Gesichtspunkt des Bereicherungsverbots im Deliktsrecht als

Vorteilsausgleichung anzusetzen. Denn der Kläger - und zuvor sein Vater - haben das Fahrzeug tatsächlich genutzt und damit Gebrauchsvorteile gezogen, denen ein eigenständiger Vermögenswert zukommt. Die von einigen Gerichten und dem Kläger vertretene Rechtsauffassung, eine Nutzungsentschädigung widerspreche dem Gedanken des Schadensersatzes wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, teilt die Kammer nicht. Bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung ist die durch den Gebrauch des Klägers entstandene Laufleistung ins Verhältnis zu setzen zu der zu erwartenden Gesamtleistung eines derartigen Fahrzeugs. Dabei kommt es nicht auf die bei sorgfältiger Pflege und zuverlässiger Wartung technisch mögliche Gesamtleistung an, sondern auf die üblicherweise zu erwartende Nutzungsdauer. Diese schätzt die Kammer in der Erwägung, dass Dieselfahrzeuge erfahrungsgemäß hohe Laufleistungen zulassen und es sich bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug um ein Dieselfahrzeug eines namhaften Herstellers handelt, andererseits aber gerade moderne Fahrzeuge mit aufwendiger Bauweise und komplexen elektronischen Bauteilen auch dem Risiko hoher Instandhaltungskosten bei zunehmender Laufleistung unterliegen, so dass die technisch mögliche Gesamtleistung tatsächlich nur sehr selten erreicht wird, auf 250.000 km (so auch OLG Düsseldorf, NJW-RR 2008, 1199; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 02.10.2015, Az. 17 U 43/15). Der Kläger hat mit dem Fahrzeug eine Fahrstrecke von 103.361 km zurückgelegt.

Ausgehend von der Laufleistung und der maßgeblichen Gesamtleistung von 250.000 km berechnet sich die Entschädigung nach der Formel:

Gebrauchsvorteil = Bruttokaufpreis x zurückgelegte Fahrstrecke ./. Gesamtleistung (vgl. Münchener Kommentar/Gaier, § 346 BGB, Rn. 27),

hier also 37.050,- € (= Bruttokaufpreis) x 103.361 km (= zurückgelegte Fahrstrecke) ./. 250.000 km (= Gesamtleistung)

= 15.504,15 € (= Gebrauchsvorteil).

Auf Verjährung kann sich der Kläger insoweit nicht berufen. Eine etwaige Verjährung von Nutzungsersatzansprüchen kann denkbare nicht vor Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs beginnen, im Rahmen dessen die Nutzungsentschädigung als Vorteilsausgleichung anzusetzen ist.

Etwaige von der Beklagten im Zusammenhang mit dem Kaufpreis für den PKW gezogenen Kapitalzuflüsse sind nicht gegenzurechnen. Eine Rechtsgrundlage dafür ist nicht ersichtlich. Im Übrigen hat der Kläger diese schon nicht hinreichend substantiiert dargelegt.

2.

Der Zinsanspruch ergibt sich in dem tenorierten Umfang aus §§ 288, 291 BGB. Eine Zinspflicht ergibt sich nicht aus § 849 BGB. Diese Vorschrift findet hier nach Auffassung der Kammer schon nach seinem Wortlaut keine Anwendung, da im vorliegenden Fall keine Sache entzogen oder beschädigt wurde. Vielmehr hat der Vater des Klägers den Kaufpreis in Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen aus dem Kaufvertrag dem Hamburger Autohaus freiwillig überlassen. Der Vater des Klägers hat im Gegenzug für die Hingabe des Geldes das streitgegenständliche Fahrzeug erhalten und in der Folgezeit auch nutzen können. Ein Ausgleich für eine „Entziehung“ des Geldbetrages über § 849 BGB ist hier nicht geboten (vgl. LG Fürth, Urteil vom 08.10.2018, Az. 9 O 1384/18).

3.

Der Kläger hat ferner einen Anspruch auf Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Fahrzeuges in Verzug befindet.

Die Voraussetzungen des Annahmeverzuges sind erfüllt. Der Kläger hat der Beklagten mit Anwaltsschreiben vom 22.08.2018 die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs durch Abgabe/Abholung Zug um Zug gegen Erfüllung des Zahlungsanspruchs angeboten. Dies entspricht den Voraussetzungen eines wörtlichen Angebots der Leistung gemäß § 295 BGB. Ein wörtliches Angebot genügt gemäß § 295 BGB, weil die Beklagte gemäß § 269 Abs. 1 BGB durch Abholung des Fahrzeugs an der Leistung mitzuwirken hat; ein tatsächliches Angebot war daher nicht erforderlich. Im Rahmen des Rückabwicklungsverhältnisses ist Erfüllungsort hinsichtlich der Rückgewähr der Kaufsache der Ort, an dem sich die Sache vertragsgemäß befindet. Dies ist der Wohnort des Klägers.

4.

Der Kläger hat gegen die Beklagte ferner einen Anspruch gemäß § 826 BGB auf Freistellung von den vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.171,67 €, entsprechend einer 1,3 Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 RVG-VV nach einem Gegenstandswert von 21.545,85 €, mithin 964,60 €, zuzüglich Auslagenpauschale in Höhe von 20,- € und Mehrwertsteuer. In Ansehung der zu berücksichtigenden Nutzungsentschädigung können vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten aus einem höheren Gegenstandswert nicht berücksichtigt werden. Auch der Ansatz einer die Mittelgebühr übersteigenden mehr als 1,3 fachen Geschäftsgebühr ist nicht gerechtfertigt, weil die Sache nicht überdurchschnittlich schwierig ist. Sie wirft zwar eine Vielzahl von Rechtsfragen auf, demgegenüber ist aber der entscheidungserhebliche Sachverhalt

überwiegend unstreitig. Auch sind die einschlägigen Rechtsfragen in zahlreichen anderen Verfahren mit ähnlich gelagertem Sachverhalt relevant und werden seit geraumer Zeit in Fachkreisen intensiv diskutiert, so dass eine Einarbeitung in neue komplizierte Rechtsfragen nicht erforderlich sein konnte.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Vorsitzende Richterin am Landgericht

