

Landgericht Aachen



-10- Landgericht Aachen - Postfach 101946 - 52019 Aachen

Gansel Rechtsanwälte
Wallstraße 59
10179 Berlin

28.04.2021

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
10 O 486/20
bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter
Frau Schroeder
Durchwahl
02419425-60346

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit

[REDACTED] gegen Volkswagen AG

erhalten Sie auf Anordnung des Gerichts die Anlage(n) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Keller

Justizbeschäftigte (mD)

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift
Adalbertsteinweg 92
52070 Aachen
Sprechzeiten
montags - freitags 08:15 Uhr bis
12:00 Uhr sowie donnerstags
13:45 Uhr bis 15:00 Uhr
Telefon
024194250
Telefax:
0241942580000

Nachtbriefkasten:
Adalbertsteinweg 92, 52070
Aachen
Konten der Zahlstelle des
Amtsgerichts Aachen:
Bundesbank IBAN
DE16300000000030001570

Verkehrsanbindung: Erreichbar
zu Fuß von der zentralen
Bushaltestelle Kaiserplatz in ca.
10 Minuten. Parkmöglichkeit:
APAG Parkhaus,
Adalbertsteinweg 34, 52070
Aachen

10 O 486/20



Landgericht Aachen

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte,
Wallstraße 59, 10179 Berlin,

Klägers,

gegen

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

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. Koenig & Partner GbR,
Spiekerhof 36/37, 48143 Münster,

hat die 10. Zivilkammer des Landgerichts Aachen
auf die mündliche Verhandlung vom 17.03.2021
durch die Richterin Bündgens als Einzelrichterin

für Recht erkannt:

**Die Beklagte wird verurteilt, an die Klagepartei 38.741,09 € nebst
Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen
Basiszinssatz seit dem 6. Juli 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt
Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der
Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der**

Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Es wird festgestellt, dass sich der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 422,93 € erledigt hat.

Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief in Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte wird verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.590,91 € freizustellen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

T a t b e s t a n d :

Die Klagepartei verlangt Schadensersatz nach Kauf eines von der Beklagten hergestellten Pkw.

Mit Kaufvertrag vom 26.07.2017 erwarb die Klagepartei von einem [REDACTED] einen Gebrauchtwagen des Typs VW T6 California mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu einem Kaufpreis von 47.500,00 €. Bei Übergabe wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 17.649 km auf.

In dem streitgegenständlichen Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor des Typs EA 288 verbaut, der über einen SCR-Katalysator verfügt. Bei dem Motortyp EA 288 handelt es sich um ein Nachfolgemodell des Motortyps EA 189, dessen Ausstattung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Herbst 2015

öffentlich bekannt wurde. Der streitgegenständliche Motor enthält eine Softwarefunktion, mit der erkannt werden kann, wenn sich das Fahrzeug in dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) befindet, mithin eine sogenannte Fahrkurven- /Prüfzykluserkennung bzw. Akustikfunktion. Im November 2015 entschied die Beklagte, die bei den EA288-Aggregaten mit SCR-Technologie vorhandene Akustikfunktion bzw. Fahrkurve zu entfernen und diese ab dem Modellwechsel der Kalenderwoche 22 des Jahres 2016 nicht mehr zu verwenden. In diesem Zusammenhang erstellte die Beklagte am 18.11.2015 das mit "Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinie & Freigabevorgaben EA 288" überschriebene interne Dokument, welches auf Seite 5 unter anderem folgende Ausführungen enthält:

"Anwendungsbeschreibung:

SCR: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Erkennung des Precon und NEFZ, um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung (AGR-High/Low) streckengesteuert auszulösen (bis Erreichung SCR-Arbeitstemperatur und OBD-Schwellwerte)"

Auf Seite 7 heißt es unter anderem:

„Vorgabe für Freigaben EA189 EU3/4/5/6

[...]

Es gilt grundsätzlich (EA189/EA288) die Zusage, dass bei Modellpflegen oder Programmpunkten, bei denen künftig das MSG angefasst wird, die Funktion auch ausgebaut wird.

Reines „Ausbedaten“ der Funktion vom KBA bestätigt!"

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichte im April 2016 den "Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen". Dieser enthält Ergebnisse von Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu unzulässigen Abschalteinrichtungen bei Dieselfahrzeugen der Beklagten. Bezüglich des Inhalts dieses Berichtes wird auf die Anlage K3a Bezug genommen.

Beauftragt durch die Untersuchungskommission Volkswagen führte das KBA im Jahr 2016 „Felduntersuchungen“ an 53 Fahrzeugmodellen, darunter auch 8 Modellen mit

dem Motorentyp EA288, durch und kam – nach Durchführung von Tests auf dem Rollenprüfstand nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), von Tests unter erweiterten Bedingungen sowie von Test im realen Fahrbetrieb – zu dem Ergebnis, dass die zum damaligen Zeitpunkt aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (EURO 6) nicht von Abgasmanipulationen betroffen sei.

Das KBA teilte mit E-Mail vom 16.03.2020 gegenüber dem Landgericht Bielefeld zudem mit, dass durch das KBA bei Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 keine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt worden sei.

Die Beklagte wies das Kraftfahrtbundesamt (KBA) im November 2017 auf Abweichungen der Fahrzeuge des Typs T6 Multivan (EU6) von den Angaben zur Typengenehmigung hin und beantragte beim KBA das Ausbringen einer Softwaremaßnahme an den bereits ausgelieferten Fahrzeugen, mit der das

„Stickoxid-Emissionsverhalten während der Regeneration des Diesel-Partikelfilters verbessert und ein für die Ki-Familie repräsentativer Ki-Wert (Regenerationsfaktor) sichergestellt werden sollte“.

Das Software-Update wurde durch das KBA am 19. November 2018 freigegeben.

In der Freigabe-Bestätigung vom 19. November 2018 für die sich bereits im Feld befindlichen T6-Fahrzeuge stellte das KBA folgendes fest:

„Bewertung der Emissionsstrategien

Ergebnis: Es wurden keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt.“

Zusätzlich ordnete das KBA im April 2019 für alle ausgelieferten T6 Modelle 2.0 Diesel Euro 6, die vor dem 28. November 2017 erstmals zugelassen wurden, einen Rückruf aufgrund einer festgestellten Konformitätsabweichung im Hinblick auf das Emissionsverhalten dieser Modelle an (KBA-Referenznummer 7710; Hersteller-Code der Rückrufaktion: 23Z7).

Mit Schreiben ihrer jetzigen Prozessbevollmächtigten vom 08.06.2020 forderte die Klagepartei die Beklagte binnen eines Monats nach Zugang des Schreibens auf, den Kaufpreis in Höhe von 47.500,00 €, ggf. abzüglich einer Nutzungsentschädigung auf Basis einer Gesamtleistung von 300.000 km zu bezahlen. Sie bot die Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs Zug-um-Zug gegen Zahlung des vorbenannten Betrages am Wohnsitz der Klagepartei an.

Am Tag vor der mündlichen Verhandlung, dem 16.03.2021, betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeuges 69.714 km.

Die Klagepartei behauptet, der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs, Typ EA 288, sei wie sein Vorgänger EA 189 mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet. Die Applikationsrichtlinie der Beklagten beziehe sich auch auf das streitgegenständliche Fahrzeug. Die verwendete Motorsteuersoftware enthalte nicht nur eine Zykluserkennung, sondern auch eine Umschaltlogik, die dazu führe, dass im Prüfstand die Abgaswerte optimiert würden. Das Fahrzeug erkenne, dass es den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus "Neuer Europäischer Fahrzyklus" (NEFZ) durchfahre. Diese Software schalte den Motor beim Durchfahren des NEFZ sodann in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zugeführt werde, um die Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerten zu reduzieren. Im normalen Fahrbetrieb werde weniger Harnstoff verwendet - nur etwa 2 bis 3 Prozent der Fahrzeit werde AdBlue zugeleitet - und damit die Abgasreinigung um ein Vielfaches reduziert, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme.

Darüber hinaus sei der Motor EA 288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit einem gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als unzulässige Abschalteneinrichtung zu qualifizierenden Thermofenster ausgestattet. Durch dieses erfolge zwar die Abgasrückführung in einem Temperaturbereich zwischen 17 Grad Celsius und 30 Grad Celsius zu 100 %, bei Außentemperaturen von unter 17 Grad Celsius und über 30 Grad Celsius werde die Abgasrückführung jedoch reduziert bzw. vollständig abgeschaltet. Dieses Temperaturfenster entspreche nahezu vollständig den Bedingungen des NEFZ. Der Einsatz eines Thermofensters habe somit allein zum Ziel, dass die Grenzwerte im Prüfstand stets eingehalten werden. Eine Abgasrückführung im Normalbetrieb findet jedoch weitgehend nicht statt.

Zudem habe die Beklagte in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein ebenfalls als unzulässige Abschaltvorrichtung einzustufendes "On-Board-Diagnose-System" (künftig: OBD) verwendet, welches sie derart manipuliert habe, dass dieses trotz der Fehlfunktionen der AGR-Rate und des AG-Kühlers im normalen Straßenverkehr keine Fehlermeldung anzeige.

Schließlich sei die Rückrufaktion 23Z7 erfolgt, weil in dem Motor eine unzulässige Motorensoftware installiert worden sei, die bestimmte Abgasreinigungseinrichtungen zur NOx-Reduktion im Realbetrieb auf der Straße unzulässiger Weise abschalte. Dies führe dazu, dass die geltenden Abgasvorschriften nicht eingehalten würden.

Die Klagepartei ist der Auffassung, die Beklagte habe sie vorsätzlich sittenwidrig geschädigt, indem sie den streitgegenständlichen Dieselmotor unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Abschaltvorrichtungen sowie des manipulierten OBD in den Verkehr gebracht habe, um hierdurch wirtschaftliche Vorteile zu erlangen. Hierdurch sei das Fahrzeug stets und unwiederbringlich mit dem Makel des sog. Abgasskandals behaftet und habe einen Wertverlust erlitten. Ihr Schaden liege außerdem darin, einen Vertrag über ein, nicht ihren Vorstellungen entsprechendes Fahrzeug abgeschlossen zu haben und mit einer ungewollten Verpflichtung belastet zu sein. Hätte sie von der Manipulationssoftware gewusst, hätte sie das Fahrzeug nicht gekauft. Der Vorstand der Beklagten habe es zumindest billigend in Kauf genommen, dass über ihr Vertriebsnetz nicht gesetzeskonforme bzw. mangelhafte Fahrzeuge verkauft und auf diese Weise ihren Kunden ein wirtschaftlicher Schaden zugefügt werde. Die Kenntnis dieser Software sei nicht auf einen kleinen Kreis von Entwicklern beschränkt gewesen, vielmehr habe der Vorstand der Beklagten davon Kenntnis gehabt.

Soweit die Klagepartei mit der Klageschrift vom 11.11.2020 mit dem Klageantrag zu 1) Zahlung eines Betrags von 39.164,02 € begehrt hat, hat sie den Klageantrag zunächst mit Schriftsatz vom 10.03.2021 sowie zudem in der mündlichen Verhandlung vom 17.03.2021 geändert und die Klage unter Berücksichtigung der von ihr zwischenzeitlich erfolgten weiteren Nutzung des Fahrzeugs teilweise für erledigt erklärt.

Die Klagepartei beantragt nunmehr sinngemäß,

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie EUR 38.741,09 nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 6. Juli 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief.

Hilfsweise:

2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ T6 California 2.0 TDI mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.

Weiter:

3. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme, der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet.

4. festzustellen, dass der in Antrag zu 1) bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.

5. die Beklagte zu verurteilen, die Klagepartei von den durch die Beauftragung ihrer Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.791,74 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei die von der Klagepartei monierte Fahrkurvenerkennung zu keinem Zeitpunkt hinterlegt bzw. verbaut gewesen. Eine Fahrkurvenerkennung sei im Ausgangspunkt auch lediglich eine Softwarefunktion, die erkenne, ob das Fahrzeug einen Prüfzyklus durchfährt. Derartige Zykluserkennungen seien nicht per se unzulässig. Erst dann, wenn mit der Fahrkurvenerkennung Funktionen verbunden seien, aufgrund derer das Emissionskontrollsystem verändert, in seiner Wirksamkeit unter Bedingungen

verringert werde, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten seien und keine Zulässigkeitsgründe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 vorlägen, könne eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegen. Dies treffe jedoch auf den Motortyp EA288 nicht zu.

Bei dem im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Thermofenster handele es sich ebenfalls nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Das Thermofenster des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps erfülle die tatbestandlichen Voraussetzungen einer zulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) VO (EG) 715/2007. Denn die kontinuierliche Reduktion der AGR-Rate diene dem Motorschutz und dem sicheren Betrieb des Fahrzeugs im Sinne dieser Vorschrift. Innerhalb eines Temperaturfensters von +15°C bis +42°C finde keine Veränderung der AGR-Rate in Abhängigkeit von der Umgebungslufttemperatur statt. Bei niedrigen Temperaturen unter +15°C und bei hohen Temperaturen über +42°C erfolge lediglich zum Zwecke des Motorschutzes eine schrittweise Reduktion der AGR-Rate, die sog. Abrampung. Oberhalb von +42°C erfolge die Abrampung bei T6 Monoturbo-Fahrzeugen bis zu einer Temperatur von +45°C, ab der die AGR aus Motorschutzgründen deaktiviert werde. Bei T6 BiTurbo-Fahrzeugen bedürfe es aufgrund der technischen Besonderheiten (zwei Turbolader) keiner Abrampung ab +42°C, sondern nur einer Deaktivierung ab +45°C. Bei Temperaturen zwischen ca. +15°C und +10°C erfolge nur eine geringfügige Reduktion der AGR-Rate; diese bleibe zwischen +10°C und ca. -12°C unverändert und werde erst zwischen ca. -12°C und -15°C bis zur Deaktivierung ab -15°C zum Zwecke des Motorschutzes reduziert. Die Ausgestaltung dieses Thermofensters sei auch gegenüber dem KBA offengelegt worden, Beanstandungen des KBA seien nicht erfolgt.

Auch sei das streitgegenständliche Fahrzeug zwar von einer sog. technischen Konformitätsabweichung betroffen gewesen, die im Zusammenhang mit der Regeneration des Dieselpartikelfilters (DPF) stehe. Diese technische Konformitätsabweichung sei jedoch bereits durch das Software-Update vom 25.4.2018 beseitigt worden. Die Konformitätsabweichung stelle keine unzulässige Abschaltvorrichtung dar. Eine bloße technische Abweichung in Form einer Konformitätsabweichung begründe keine vorsätzliche Täuschung oder gar sittenwidrige Schädigung der Klagepartei.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen.

Die Klage ist der Beklagten am 10.12.2020 zugestellt worden.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist überwiegend zulässig und überwiegend begründet.

I. Die Klage ist – mit Ausnahme des Klageantrags zu 4) - zulässig.

Das Landgericht Aachen ist örtlich zuständig gemäß § 32 ZPO. Vorliegend kann ausnahmsweise auf den Schadensort abgestellt werden, da dieser zum Tatbestand der Rechtsverletzung gehört, auf die sich die Klagepartei vorliegend beruft, nämlich einen Anspruch nach § 826 BGB. Für die vorsätzliche sittenwidrige Schädigung kann der Schadensort sowohl der Handlungs- als auch der Erfolgsort sein, sodass eine Zuständigkeit wahlweise dort gegeben ist, wo eine der Verletzungshandlungen (hier der nachteilige Vertragsabschluss) begangen wurde, oder dort, wo in ein geschütztes Rechtsgut (Vermögen der Klagepartei) eingegriffen wurde (vgl. BGH, Urteil vom 28.02.1996, XII ZR 181/93, juris Rn 15; Urteil vom 13.07.2010, XI ZR 28/09, juris Rn 21). Der maßgebliche Vermögensschaden liegt hier in dem Differenzbetrag zwischen den ausgetauschten Leistungen, der auf die Mangelhaftigkeit der Kaufsache zurückzuführen ist. Dieser Schaden ist am damaligen wie heutigen Wohnort der Klagepartei in Niederzier, mithin im Bezirk des Landgerichts Aachen, als Belegenheitsort seines Vermögens eingetreten

Der Klageantrag zu 1) war zunächst analog §§ 133,157 BGB dahingehend auszulegen, dass die Klagepartei die Klage mit Schriftsatz vom 10.03.2021 hinsichtlich eines Betrages in Höhe von 218,70 € und sodann in der mündlichen Verhandlung vom 17.03.2021 hinsichtlich eines weiteren Betrages in Höhe von 204,23 € teilweise für erledigt erklärt hat.

Der Klagepartei steht es frei, ihren ursprünglich auf Zahlung von 39.164,02 € gerichteten Klageantrag zu 1) teilweise in der Hauptsache für erledigt zu erklären, nachdem durch die weitere Nutzung des Fahrzeuges bis zum Zeitpunkt der

mündlichen Verhandlung eine höhere Nutzungsentschädigung zu berücksichtigen war. Durch die teilweise Erledigungserklärung hat die Klagepartei einen Teil ihrer ursprünglichen Leistungsklage in eine Feststellungsklage geändert. Diese Umstellung des Antrags, mit der die Klagepartei bei verständiger Auslegung analog §§ 133, 157 BGB nunmehr hinsichtlich eines Teils der ursprünglich begehrten Leistung die Feststellung begehrt, dass der Rechtsstreit insoweit in der Hauptsache erledigt ist, stellt eine zulässige Beschränkung des früheren Antrages i.S.d. § 264 Nr. 2 ZPO dar, die der Zustimmung der Beklagten nicht bedarf.

Das für den Feststellungsantrag nach § 265 Abs. 1 ZPO erforderliche rechtliche Interesse folgt aus dem berechtigten Begehren der Klagepartei, in diesem Prozess eine abschließende Entscheidung über die gesamten Kosten des Rechtsstreits zu erhalten.

Der Feststellungsantrag zu 3) ist zulässig, insbesondere folgt ein schützenswertes Interesse im Sinne des § 256 ZPO an der Feststellung des Annahmeverzuges aus den §§ 756, 765 ZPO.

Der Klageantrag zu 4) ist indes bereits unzulässig. Die Klagepartei hat kein berechtigtes Interesse an der begehrten Feststellung gemäß § 256 ZPO. Zwar hat ein Gläubiger bei einer drohenden Restschuldbefreiung eines insolventen oder drohend insolventen Schuldners angesichts der Regelung in § 302 InsO, die Ansprüche aus vorsätzlich begangener unerlaubter Handlung aus der Restschuldbefreiung ausnimmt, nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein berechtigtes Interesse an der Feststellung des Rechtsgrunds (BGH, Urteil vom 02. Dezember 2010 - IX ZR 41/10 -, juris). Jedoch droht bei der Beklagten keine Restschuldbefreiung, denn diese ist nur für natürliche Personen vorgesehen. Eine juristische Person wie die Beklagte wird bei einer Insolvenz abgewickelt und gelöscht. Auch aus § 850 f ZPO ergibt sich kein berechtigtes Interesse der Klagepartei. Die Vorschrift regelt die Pfändungsgrenzen bei Arbeitseinkommen. Es ist nicht ersichtlich, welches Arbeitseinkommen die Beklagte als Unternehmen erzielen sollte. Schließlich ist auch aus § 393 BGB kein berechtigtes Interesse an der Feststellung abzuleiten. Die Vorschrift stellt ein Aufrechnungsverbot auf. Die Klagepartei legt aber nicht dar, welche Ansprüche sie seitens der Beklagten gegen sie befürchtet, vor denen sie ihren Anspruch schützen müsste. Die Vorteilsausgleichung ist keine Frage einer Aufrechnung, sondern wird im Wege der

Anrechnung durch Abzug berücksichtigt, der ein Aufrechnungsverbot nicht entgegensteht (Staudinger/Schiemann BGB, § 249 Rn. 142). Eigene Ansprüche der Beklagten auf Herausgabe des Surrogats und des Nutzungsersatzes gibt es - wie ausgeführt - nicht. Selbst wenn solche Ansprüche bestehen sollten, hat die Klagepartei durch ihren Antrag auf Zug-um-Zug-Leistung die Aufrechnung selbst erklärt.

II. Die Klage ist überwiegend begründet.

1. Der Klageantrag zu 1) ist in dem tenorierten Umfang begründet. Die Beklagte haftet der Klagepartei aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß §§ 826, 31 BGB.

Die Klagepartei hat gegen die Beklagte aus §§ 826, 249 BGB i.V.m. § 31 BGB einen Anspruch auf Zahlung von 47.500,00 € abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 8.758,91 €, mithin einen Anspruch auf Zahlung eines Betrages in Höhe von 38.741,09 €, Zug um Zug gegen Übereignung und Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Die Beklagte hat der Klagepartei vorliegend in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise vorsätzlich Schaden zugefügt.

Die Beklagte hat der Klagepartei durch das Inverkehrbringen von Dieselmotoren zum Zwecke des Weiterverkaufs, deren Motorsteuerungssoftware so programmiert war, dass sie erkennt, wenn das Fahrzeug den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus "Neuer Europäischer Fahrzyklus" (NEFZ) durchfährt und dann in einen Modus umschaltet, in welchem dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zugeführt wird, um die Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zu reduzieren, geschädigt. Der Schaden besteht darin, dass die Klagepartei in Unkenntnis der nicht gesetzeskonformen Motorsteuerungssoftware den streitgegenständlichen Pkw erworben und damit einen wirtschaftlich nachteiligen Vertrag abgeschlossen hat. Der Kauf eines mangelhaften Fahrzeugs zum ungeminderten Neuwagenpreis ist grundsätzlich als wirtschaftlich nachteilig anzusehen und begründet im Hinblick auf die mit der Erforderlichkeit der Geltendmachung von Mängelrechten verbundenen Vermögensgefährdung einen Schaden (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018, 27 U 10/18, juris Rn 8ff; LG

Stuttgart, Urteil vom 14.08.2018, 23 O 80/18, juris Rn 29ff.). Einen solchen Vertrag hätte die Klagepartei in Kenntnis des Mangels unzweifelhaft nicht geschlossen. Ein Fahrzeug entspricht nicht schon dann der üblichen und berechtigterweise von einem Käufer zu erwartenden Beschaffenheit und ist mangelfrei im Sinne des § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB, wenn es technisch sicher und fahrbereit ist und über alle Genehmigungen verfügt. Vielmehr weicht ein Fahrzeug durch die Installation der Manipulationssoftware, die die korrekte Messung der Stickoxidwerte verhindert und im Prüfbetrieb niedrigere Ausstoßmengen vorspiegelt, von der bei vergleichbaren Fahrzeugen üblichen Beschaffenheit ab (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17, juris Rn 5, 20ff.). Ein vernünftiger Durchschnittskäufer kann davon ausgehen, dass ein von ihm erworbenes Fahrzeug entweder zu Recht zugelassen oder aber zulassungsfähig ist. Dazu gehört, dass der Hersteller die für den Fahrzeugtyp erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nicht durch Täuschung erwirkt hat (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 16.07.2018, 27 U 10/18, juris Rn 8ff.; Beschluss vom 03.01.2019, 18 U 70/18, juris Rn 31, 33). Das gilt auch, wenn sich der Käufer bis zum Bekanntwerden der Manipulationen keine konkreten Vorstellungen von den technischen Einrichtungen, den rechtlichen Voraussetzungen und den Zulassungs- bzw. Genehmigungsverfahren gemacht hat.

Der Motor EA 288 des streitgegenständlichen Fahrzeugs ist mit einer Software ausgestattet, welche erkennt, wenn das Fahrzeug den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus "Neuer Europäischer Fahrzyklus" (NEFZ) durchfährt und dann in einen Modus umschaltet, in welchem dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zugeführt wird, um die Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zu reduzieren. Im normalen Fahrbetrieb hingegen wird weniger Harnstoff verwendet, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß kommt.

Den hierzu erfolgten substantiierten und schlüssigen Vortrag der Klagepartei hat die Beklagte nicht erheblich bestritten. Er gilt daher gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.

Der Vortrag der Klagepartei, der mit einer Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor EA 288 schalte beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dem SCR-Katalysator dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zur Reduzierung der Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zugeführt

werde, wohingegen im normalen Fahrbetrieb weniger Harnstoff verwendet werde, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme, ist schlüssig.

Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist bereits dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Weiter ist es einer Partei grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich - wie hier die Klagepartei - nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugmotors einschließlich des Systems der Abgasrückführung oder -verminderung keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann. Eine Behauptung ist erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich "aufs Geratewohl" oder "ins Blaue hinein" aufgestellt worden ist. Bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne ist Zurückhaltung geboten. In der Regel wird sie nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte gerechtfertigt werden können (vgl. BGH, Beschluss vom 28. Januar 2020 - VIII ZR 57/19 -, juris Rn. 7 ff. m. w. N.).

Vorliegend hat die Klagepartei ihre Behauptungen nicht „ins Blaue hinein“ aufgestellt, sondern konkret die Funktionsweise ihres mit einem SCR-Katalysator ausgestatteten Motors beschrieben und konkrete Anhaltspunkte dafür aufgezeigt, dass dieser mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgestattet ist.

Diese Anhaltspunkte ergeben sich bereits aus den von der Beklagten erstellten Applikationsrichtlinien. Diesen lässt sich auf Seite 5 entnehmen, dass der mit einem SCR-Katalysator ausgestattete Motor des Typs EA 288 der Beklagten bis November 2015 mit einer Fahrkurve ausgestattet war, welche das Durchfahren des NEFZ erkannte, "um die Umschaltung der Rohemissionsbedatung (AGR High/Low) streckengesteuert auszulösen". Dies kann – wie die Klagepartei ausführlich dargelegt

hat – dahingehend verstanden werden, dass bei Erkennen des NEFZ auf einen emissionsveränderten Modus umgeschaltet werden soll.

Schließlich sprechen auch die von der Klagepartei vorgelegten Testergebnisse, unter anderem der Deutschen Umwelthilfe, für das Vorliegen einer Umschaltlogik. Der Beklagten ist zwar zuzugeben, dass die Einhaltung der Abgaswerte nur auf dem Prüfstand verpflichtend ist und die Werte im normalen Fahrbetrieb für die Erlangung der Typgenehmigung nicht maßgeblich sind. Überschreiten die Werte im normalen Fahrbetrieb die Prüfstandswerte aber um ein Vielfaches, kann dies ein Indiz dafür darstellen, dass die Abgasrückführung außerhalb des Prüfstands nicht aktiviert, sondern abgeschaltet ist (vgl. OLG Köln, Urteil vom 12. März 2020 - 3 U 55/19 -, juris Rn. 36 ff.; OLG Köln, Urteil vom 20. November 2020 - 19 U 22/20 -, juris Rn. 34 ff.; LG Karlsruhe, Urteil vom 05. Februar 2021 – 9 O 93/20).

Die Klagepartei hat unter Bezugnahme auf die Applikationsrichtlinien schlüssig vorgetragen, dass auch in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein Motor des Typs EA 288 verbaut ist, auf dessen Programmierung diese Applikationsrichtlinien Anwendung gefunden haben.

Diesen schlüssigen und substantiierten Vortrag der Klagepartei hat die Beklagte nicht erheblich bestritten.

Die Beklagte setzt sich mit den Ausführungen der Klagepartei zu den Applikationsrichtlinien und Freigabeverfahren EA189 und EA288 in keiner Weise auseinander. Es bestehen keine Zweifel des Gerichts daran, dass die in der Anlage K 2b und 2d vorgelegten Applikationsrichtlinien und Freigabeverfahren von der Beklagten stammen, dies hat sie auch nicht bestritten. Es fehlt indes jegliche inhaltliche Auseinandersetzung mit den von der Klagepartei zitierten Stellen der Applikationsrichtlinien und Freigabeverfahren.

Die Beklagte hat sich vorliegend darauf beschränkt, das Vorhandensein einer Fahrkurve in dem streitgegenständlichen Fahrzeug pauschal zu bestreiten und sodann ausführlich darzulegen, weshalb eine Fahrkurvenerkennung per se nicht unzulässig sei. Sie hat indes gerade nicht bestritten, dass die von der Klagepartei zitierten Applikationsrichtlinien auch auf das streitgegenständliche Fahrzeug Anwendung gefunden haben.

Ein erhebliches Bestreiten der Beklagten ergibt sich auch nicht aus der Bezugnahme auf den im April 2016 veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen" sowie der sich auf diesen Bericht beziehenden Twitter-Nachricht des BMVI vom 12.09.2019. Hier ist zunächst zu beachten, dass das streitgegenständliche Fahrzeugmodell bei den in diesem Zusammenhang vom KBA durchgeführten Messungen unstreitig nicht untersucht worden. Zum anderen besteht die Möglichkeit, dass bei den Untersuchungen des KBA, welche nach dem Vortrag der Beklagten im November 2015 begannen, die Fahrkurve bei den untersuchten Motoren des Typs EA288 SCR aufgrund der internen Anweisung der Beklagten in der Applikationsrichtlinie vom 18.11.2015 bereits "ausbedatet" war. Gleiches gilt schließlich für die amtliche Auskunft des KBA an das Landgericht Bielefeld. Der Umstand, dass das KBA bis zum 16.02.2020 bei Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 288 keine unzulässige Abschalteneinrichtung festgestellt hat, ist der Sache nach eine insoweit unzulässige Erklärung mit Nichtwissen.

Der Vortrag der Klagepartei, der mit einer Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor EA 288 schalte beim Durchfahren des NEFZ in einen NOx-optimierten Modus, mit der Folge, dass dauerhaft ausreichend Harnstoff (AdBlue) zur Reduzierung der Emissionen gemäß den vorgeschriebenen Abgaswerte zugeführt werde, wohingegen im normalen Fahrbetrieb weniger Harnstoff verwendet werde, so dass es zu einem deutlich erhöhten Emissionsausstoß komme, gilt daher gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.

Es kann mithin dahinstehen, ob in dem Fahrzeug – wie von der Klagepartei behauptet – noch weitere unzulässige Abschalteneinrichtungen vorhanden sind.

Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch zuzurechnen. Zwar setzt die Haftung einer juristischen Person aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB voraus, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB den objektiven und subjektiven Tatbestand des § 826 BGB verwirklicht hat. Die Klagepartei hat jedoch nachvollziehbar vorgetragen, dass der Vorstand oder jedenfalls Teile des Vorstands der Beklagten Kenntnis von der manipulierenden Motorsteuerungssoftware gehabt haben. Der Vorstand hat das Unternehmen den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu organisieren und zu führen. Es ist davon auszugehen, dass Berichtspflichten gegenüber dem Vorstand im Hinblick auf alle wesentlichen Entscheidungen

eingerrichtet sind und deren Einhaltung durch entsprechende Kontrollmaßnahmen gewährleistet ist. Insoweit ist es mehr als naheliegend, dass dem Vorstand oder Teilen des Vorstandes die manipulierende Funktion der Motorsteuerung zur Verwendung auf dem NEFZ-Prüfstand sowie das Inverkehrbringen eines gesetzeswidrigen Fahrzeuges bekannt gewesen sind. Zu all diesen internen Vorgängen kann die Klagepartei als Eigentümerin eines manipulierten Fahrzeuges naturgemäß nicht substantiiert vortragen, so dass die Beklagte eine sekundäre Darlegungslast dahingehend trifft, zu den internen Vorgängen im Zusammenhang mit der manipulierten Motorsteuerungssoftware vorzutragen (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 03.01.2019, 18 U 70/18, juris Rn 34ff.).

Eine sekundäre Darlegungslast besteht dann, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder zumutbar ist, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die beweisbelastete Partei außerhalb des von ihr vorzutragenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Gegner zumutbar nähere Angaben machen kann (vgl. BGH, Urteil vom 07.12.1998, II ZR 266/97, juris Rn 11 m.w.N.). Diese Voraussetzungen sind hier gegeben. Die Klagepartei kann nicht näher dazu vortragen, in welcher Organisationseinheit der Beklagten die Motorsteuerungssoftware entwickelt, verwendet oder verbaut worden ist, wer die Entscheidung dazu getroffen hat und wie die Entscheidung wann weiter kommuniziert worden ist. Dagegen ist die Beklagte allein aus Compliance-Gesichtspunkten dazu verpflichtet, entsprechende Ermittlungsmaßnahmen zu ergreifen.

Nach diesen Maßstäben gilt der substantiierte klägerische Sachvortrag, wenigstens ein Mitglied des Vorstands habe Kenntnis von der Entscheidung zur serienmäßigen Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt und dies gebilligt, gemäß § 138 Abs. 3 ZPO durch die Beklagte als zugestanden. Denn die Beklagte ist dem schlüssigen Vortrag der Klagepartei nicht entgegengetreten und hat insbesondere nicht dargelegt, welche Nachforschungen sie bisher konkret unternommen hat und welche Erkenntnisse sie dabei bisher erzielt hat. Weshalb der Beklagten entsprechender Vortrag nicht möglich sein soll, ist nicht ersichtlich.

Durch das bewusste Inverkehrbringen der Motoren ist auch von einem

entsprechenden Schädigungsvorsatz und einer Bereicherungsabsicht auszugehen. Der Vorstand der Beklagten hat eine Schädigung der Vermögensinteressen der Käufer von mit den EA 288-Motoren ausgestatteten Fahrzeugen zumindest billigend in Kauf genommen. Bei der Verwendung der Manipulationssoftware kam es der Beklagten bzw. ihrem Vorstand darauf an, Umsatz und Gewinn durch gleichzeitige Kostensenkung zu steigern. Andere Gründe sind schlicht nicht ersichtlich. Dabei haben sie es in Kauf genommen, ihren Kunden über das Vertriebsnetz von Vertragshändlern und über Tochterunternehmen nicht-gesetzeskonforme bzw. – nach obigen Ausführungen – mangelhafte Fahrzeuge zu verkaufen und auf diese Weise ihren Kunden wirtschaftlichen Schaden zuzufügen (vgl. LG Stuttgart, Urteil vom 14.08.2018, 23 O 80/18, juris Rn 48 zu dem Motortyp EA-189).

Des Weiteren verstieß das Verhalten der Beklagten gegen die guten Sitten. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (st. Rspr. des BGH, vgl. Urteile vom 28. Juni 2016 VI ZR 536/15, WM 2016, 1975 Rn. 16 mwN; vom 7. Mai 2019 VI ZR 512/17, NJW 2019, 2164 Rn. 8 mwN).

Nach diesen allgemeinen Maßstäben ist in der Entscheidung der Beklagten, dass der mit der hier in Streit stehenden Fahrkurvenerkennung ausgestattete Motor EA 288 in das o.g. Fahrzeug eingebaut und dieses mit einer erschlichenen Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird, eine sittenwidrige Handlung zu sehen. Denn als Beweggrund für das Inverkehrbringen der mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Motorsteuerung kommt vorliegend allein eine angestrebte Kostensenkung und Gewinnmaximierung durch hohe Absatzzahlen in Betracht. Bei Würdigung dieser Umstände ist das Verhalten der Beklagten als Verstoß gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden zu werten.

Das Verhalten der Beklagten im Rahmen des erstmaligen Inverkehrbringens des streitgegenständlichen Motors war auch kausal für die Entstehung des Schadens: Hierbei ist zunächst nicht erforderlich, dass das Verhalten der Beklagten allein

ursächlich für die Kaufentscheidung der Klagepartei war. Die Mitursächlichkeit neben der eigenen Kaufentscheidung reicht aus. Andererseits kann auf den Nachweis eines Kausalzusammenhangs auch nicht verzichtet werden, soll nicht das Ergebnis eine völlig abstrakte Kausalität oder Dauerkausalität sein, die den als solchen „offenen“ Haftungstatbestand des § 826 BGB uferlos werden lässt (so mit Recht für das Kapitalmarktrecht auch BGH, Urteil vom 3. März 2008 - II ZR 310/06 -, bei juris Rn. 15 ff.). Allerdings wird das Motivbündel eines Kraftfahrzeugkäufers noch leichter einzuschätzen sein als das eines Kapitalanlegers, dessen Anlageentscheidung von einer Vielzahl rationaler und irrationaler Erwägungen bestimmt wird (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 6. November 2019 - 13 U 37/19 -, bei juris Rn. 37).

Vorliegend spricht bereits die allgemeine Lebenswahrscheinlichkeit dafür, dass die von der Beklagten hervorgerufene Erwartungshaltung eines Käufers zumindest mitursächlich für die Kaufentscheidung war. Kein durchschnittlicher Käufer würde sich zu üblichen Konditionen auf den Kauf eines Fahrzeugs einlassen, wüsste er, dass dieses mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet ist. Umgekehrt hätte die Beklagte die Möglichkeit gehabt, den Schaden durch hinreichende Information zweifelsfrei entfallen zu lassen (vgl. zum Vorstehenden insgesamt: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 22. November 2019 – 17 U 44/19 –, Rn. 56 - 58, juris).

Als Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist die Klagepartei gemäß § 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, wie er ohne die Täuschung gestanden hätte. Insoweit ist – wie bereits ausgeführt – nach Auffassung der Kammer ohne weiteres davon auszugehen, dass die Klagepartei – wie jeder verständige, Risiken vermeidende Kunde – bei Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken für den Fortbestand der Betriebserlaubnis den Vertrag nicht geschlossen und gerade keinen mangelhaften Pkw erworben hätte. Maßgeblich ist insoweit auf den Zeitpunkt abzustellen, zu dem aufgrund der Handlung der Beklagten bei der Klagepartei der Schaden eingetreten ist. Dies ist vorliegend der Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Juli 2017.

Die Beklagte muss nach alledem die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs dadurch ungeschehen machen, dass sie den Kaufpreis gegen Herausgabe und Rückgabe des Pkw erstattet. Im Wege des Vorteilsausgleichs hat die Klagepartei zum einen das erworbene Fahrzeug und zum anderen auch die von ihr gezogenen Nutzungen

herauszugeben, was – soweit nicht wechselseitige Geldforderungen betroffenen sind – zu einer Zug-um-Zug-Verurteilung nach §§ 273, 274 BGB führt. Dabei ist der Nutzungsvorteil vom Schadensersatzanspruch abzuziehen, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Einrede des Schädigers bedarf (vgl. BGH, Urteil vom 23.06.2015, XI ZR 536/14, NJW 2015, 3160, 3160; Palandt/Grüneberg, 78. Aufl. 2019, Vorb v § 249 Rn 71, § 387 Rn 2).

Die gezogenen Nutzungen belaufen sich vorliegend auf 8.758,91 €. Das Gericht schätzt die Gesamtaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs gemäß § 287 ZPO auf 300.000 km.

Zum Zeitpunkt des Erwerbs durch die Klagepartei wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 17.649 km auf, am Tag vor der mündlichen Verhandlung, dem 16.03.2021, wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 69.714 km auf.

Mithin hat die Klagepartei mit dem Fahrzeug 52.065 km zurückgelegt. Unter Zugrundelegung der vorgenannten Gesamtaufleistung und der gefahrenen Kilometer ergibt sich nach der insoweit üblichen Formel

$$\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer}}{\text{Gesamtaufleistung (300.000 km)} - \text{bei Erwerb bereits gefahrene Kilometer}}$$

der vorgenannte Betrag.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB.

2. Es war festzustellen, dass sich der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von insgesamt 422,93 € erledigt hat. In dem Zeitraum zwischen der Erhebung der Klage mit Schriftsatz vom 11.11.2021 und dem Schluss der mündlichen Verhandlung hat die Klagepartei weitere 2.514 km mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug zurückgelegt, hierdurch ist eine weitere Nutzungsentschädigung in Höhe von 422,93 € entstanden. Die ursprüngliche Klage war zulässig und begründet.

3. Gemäß §§ 293, 298 BGB befindet sich die Beklagte mit der Rücknahme des streitgegenständlichen Pkw im Annahmeverzug, nachdem die Klagepartei die Beklagte mit Schreiben ihrer jetzigen Prozessbevollmächtigten vom 08.06.2020 die Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs Zug-um-Zug

gegen Zahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung angeboten hatte. Gemäß § 295 BGB genügt ausnahmsweise auch ein wörtliches Angebot der zu bewirkenden Leistung, wenn sich der Gläubiger geweigert hat, die ihm obliegende Gegenleistung zu erbringen.

4. Die Klagepartei hat auch einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus §§ 826, 249, 257 BGB, allerdings nur in Höhe eines Betrages von 1.590,91 €.

Die Anwaltskosten sind Teil des der Klagepartei entstandenen Schadens. Die Klagepartei durfte sich angesichts der Komplexität der Sach- und Rechtslage zur Geltendmachung ihrer Ansprüche vorgerichtlicher anwaltlicher Unterstützung bedienen (vgl. Palandt/Grüneberg, 78. Aufl. 2019, § 249 Rn 57). Jedoch war insoweit nur ein Gegenstandswert von bis 40.000,00 € zugrunde zu legen, weil der Nutzungsvorteil vom Schadensersatzanspruch abzuziehen ist, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Einrede des Schädigers bedarf (vgl. BGH, Urteil vom 23.06.2015, XI ZR 536/14, NJW 2015, 3160, 3160; Palandt/Grüneberg, 78. Aufl. 2019, Vorb v § 249 Rn 71, § 387 Rn 2) und die Klage daher nur insoweit begründet ist (s.o.).

Bei einer 1,3-fachen Geschäftsgebühr, der Pauschale für Post- und Telekommunikationsdienstleistungen und der Umsatzsteuer in Höhe von 19% ergibt sich der tenorierte Betrag.

Soweit die Prozessbevollmächtigten der Klagepartei in der Klageschrift ihre Gebühren unter Zugrundelegung einer höheren Geschäftsgebühr berechnen und im weiteren ausführlich begründen, warum eine 2,0fache Geschäftsgebühr berechtigt sei, erachtet das Gericht jedwede über 1,3 liegende Geschäftsgebühr als der Höhe nach übersetzt. Denn es handelt sich vorliegend um ein Massenverfahren, bei dem der wesentliche Aufwand beim Klägervertreter gleichzeitig für eine Vielzahl von Verfahren anfällt. Da es sich bei den eingereichten Schriftsätzen nahezu ausschließlich um Textbausteine – die überdies ganz überwiegend keinen konkret fallbezogenen Sachvortrag enthalten – handelt, ist ein höherer Ansatz als der Mittelsatz von 1,3 für die Geschäftsgebühr (Nr. 2300 Anlage 1 VV RVG) nicht gerechtfertigt. Die Sach- und Rechtslage ist auch weder besonders umfangreich noch schwierig im Sinne der Nr. 2300 Anlage 1 VV RVG.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zuvielforderung der Klagepartei war verhältnismäßig geringfügig und hat auch keine höheren Kosten verursacht. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

Der Streitwert wird auf 38.741,09 EUR festgesetzt.

Bündgens

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Aachen



Verkündet am 29.04.2021

Keller, Justizbeschäftigte (mD)
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle