

Landgericht Krefeld, 2 O 370/18

Datum:	06.11.2019
Gericht:	Landgericht Krefeld
Spruchkörper:	2. Zivilkammer
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	2 O 370/18
ECLI:	ECLI:DE:LGKR:2019:1106.20370.18.00

Tenor:	Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 63.481,99 EUR abzüglich einer nach der nachfolgenden Formel berechneten Nutzungsentschädigung in EUR, höchstens jedoch einen Gesamtbetrag in Höhe von 54.530,62 EUR, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.06.2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Touareg, Fahrzeugidentnummer XXXX:
	63.481,99 EUR x (Kilometerstand bei Rückgabe des Fahrzeugs – 14.545 km) : 235.455 km
	Die Beklagte wird weiter verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 4 Prozent aus 63.481,99 EUR für den Zeitraum vom 06.01.2016 bis zum 11.06.2018 zu zahlen.
	Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Entgegennahme des vorbezeichneten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
	Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger Schadensersatz zu zahlen für weitere Schäden, die aus der Ausstattung des vorbezeichneten Fahrzeugs mit der manipulierenden Motorsoftware resultieren.
	Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.954,46 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.06.2018 zu zahlen.
	Es wird festgestellt, dass sich der Rechtsstreit in Höhe von 1.933,89 EUR erledigt hat.
	Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
	Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
	Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Der Kläger begehrt im Rahmen des sog. VW-Abgasskandals von der Beklagten die Rückzahlung des an die Verkäuferin, U. & G GmbH & Co. KG in L., geleisteten Kaufpreises einschließlich etwaiger Zulassungs-, Überführungs- und sonstiger Kosten (für Einzelheiten wird auf die Käuferunterlagen in den Anlagen zur Klageschrift Bezug genommen) von insgesamt 63.481,99 EUR für einen VW Touareg unter Abzug einer Nutzungsentschädigung als Schadensersatz, weil in dem Fahrzeug eine Motorsteuerung installiert sei, die die Abgaswerte unzulässig manipulierte. Ferner begehrt er die Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Verzug befände und die Beklagte weitere Schäden im Zusammenhang mit der Ausstattung des streitgegenständlichen Fahrzeugs mit der manipulierten Software zu ersetzen habe.

Der Kläger und die nicht am Rechtsstreit beteiligte Verkäuferin schlossen am 26.10.2015 einen Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug. Zum Zeitpunkt des Verkaufs hatte es eine Laufleistung von 14.545 km.

In dem Wagen ist ein 3,0-Liter-Dieselmotor eingebaut, dessen Motorsoftware zur Optimierung der Emissionswerte im behördlichen Prüfverfahren beigetragen hat. Die betroffenen Fahrzeuge nutzen unter festgelegten Bedingungen (bestimmte Ansaugluft-, Motor-, Abgas- und Umgebungstemperatur sowie Drehzahl u. a.) eine schadstoffmindernde Aufheizstrategie. Die Bedingungen müssen kumulativ vorliegen, damit die Aufheizstrategie anspringt. Die zu den Parametern gehörenden Werte sind so eng gefasst, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im Prüfzyklus (NEFZ) unter den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleinere Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der Aufheizstrategie und zu einer Verschlechterung der Stickoxidwerte (NOx). Ferner verwenden die Fahrzeuge eine Dosierstrategie, durch die der SCR-Katalysator zur Abgasnachbehandlung bei Erreichen einer AdBlue-Restreichweite von 2.400 km die Dosierung von AdBlue einschränkt, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems vermindert wird.

Das KBA stufte diese Strategien mit Bescheid vom 08.12.2017 als unzulässige Abschalleinrichtungen ein und ordnete am gleichen Tag einen verpflichtenden Rückruf der betroffenen Fahrzeuge an. Das KBA gab ferner ein Software-Update für das klägerische Fahrzeug per Bescheid frei, das die vorgenannte Abschalt-Software entfernt; ausweislich dieses Bescheids werden die Grenzwerte für Schadstoffemissionen eingehalten, bleibt die Motorleistung unverändert und es werden die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen bestätigt. Die Auswirkungen des Software-Updates auf den dauerhaften Betrieb des Fahrzeugs sind unstritten.

Auch ohne das Software-Update war das streitgegenständliche Fahrzeug fahrbereit und verkehrssicher. Die EG-Typengenehmigung ist bis dahin nicht entzogen gewesen. Das KBA betrachtete das Aufspielen des Software-Updates jedoch als verpflichtend.

Mit Schreiben aus Februar 2018 teilte die Beklagte dem Kläger mit, dass das streitgegenständliche Fahrzeug von dem sogenannten Abgasskandal und der Rückrufaktion betroffen ist. Insoweit wird auf den von dem Kläger als Anlage K2 zu der Akte gereichte Schreiben Bezug genommen.

Unter Bezugnahme auf den sog. VW-Abgasskandal verlangte der Kläger mit Anwaltschreiben vom 14.05.2018 und vom 01.06.2018 unter letztmaliger Fristsetzung bis zum 11.06.2018 die Zahlung von Schadensersatz in Gestalt der Rückzahlung des Kaufpreises, Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Der Kläger behauptet:

Der 3,0-Liter-Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei – im Ergebnis vergleichbar zu der Motorreihe EA189 – durch eine doppelte Abschalleinrichtung manipuliert. Tatsächlich überschritten die NOx-Werte im normalen Fahrbetrieb überwiegend die Grenzwerte um ein Vielfaches. Auf einem Prüfstand hingegen werde - unstrittig - die Motorsteuerung automatisch so geschaltet, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden.

Die Beklagte habe als Hersteller des Fahrzeugs die Käufer durch die Verwendung der manipulierten Software arglistig getäuscht. Das Verhalten derjenigen (leitenden) Mitarbeiter der Beklagten, die die Manipulationen an der Motorsoftware vorgenommen/veranlasst haben, sei sittenwidrig, sodass ein direkter Anspruch gegen die Beklagte bestehe. Durch die Manipulation der Motorsteuerung sei der Kläger über die tatsächlichen Schadstoffemissionen arglistig getäuscht worden. So habe die Beklagte gewusst, dass der Einbau der streitgegenständlichen Software zu einem zulassungsrechtlich illegalen Zustand führe, dadurch der Wert des Fahrzeugs erheblich gemindert werde und der Kläger letztlich ein Fahrzeug erhalte, dessen Ist-Beschaffenheit erheblich von der Soll-Beschaffenheit abweiche. Die Beklagte sei daher im Rahmen ihrer Schadensersatzpflicht verpflichtet, das streitgegenständliche Fahrzeug gegen Zahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 8.951,37 EUR zurückzunehmen. Der Kläger sei nämlich so zu stellen, wie er ohne Täuschung über die nicht gesetzeskonforme Motorsoftware gestanden hätte. In Kenntnis des Sachverhalts und der damit verbundenen Risiken hätte der Kläger den Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug nicht abgeschlossen, sodass die Beklagte die wirtschaftlichen Folgen des Kaufs durch Rücknahme und Kaufpreiserstattung ungeschehen machen müsse.

Der Kläger beantragt zunächst,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger € 56.464,51 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 12.06.2018 zu zahlen Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des PKW Volkswagen Touareg, Fahrzeug-Identifizierungsnummer XXXX;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte im Verzug der Annahme des unter 1. genannten Fahrzeuges befindet;

3. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet ist, dem Kläger jeden weiteren Schaden ersetzen, welcher ihm aus der Manipulation des im Antrag zu 1) aufgeführten PKW resultieren;

4. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger eine Nebenforderung in Höhe von € 1.954,46 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.06.2018 zu zahlen.

In der mündlichen Verhandlung vom 18.09.2019 beantragt der Kläger sodann,

1. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 54.530,62 EUR nebst Zinsen in Höhe von vier Prozentpunkten aus 63.481,99 EUR für die Zeit vom 24.12.2015 bis zum 1.06.2018, in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 56.464,51 EUR für die Zeit vom 12.06.2018 bis zum 28.05.2019, in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 5.044,34 EUR für die Zeit vom 29.05.2019 bis zum 17.09.2019 und in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 54.530,62 EUR seit dem 18.09.2019 Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des PKW Volkswagen Touareg, Fahrzeug-Identifizierungsnummer XXXX;

2. festzustellen, dass sich die Beklagte im Verzug der Annahme des unter 1. genannten Fahrzeuges befindet;

3. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet ist, dem Kläger jeden weiteren Schaden ersetzen, welcher ihm aus der Manipulation des im Antrag zu 1) aufgeführten PKW resultieren;

4. die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger eine Nebenforderung in Höhe von 1.954,46 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.06.2018 zu zahlen.

5. festzustellen, dass sich der Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 1.933,89 EUR erledigt hat.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, sie habe den Motor nicht hergestellt. Die Emissionsgrenzwerte der Abgasnormen müssten im normalen Fahrbetrieb nicht erreicht werden. Eine unzulässige Abschalleinrichtung sei nicht zum Einsatz gekommen.

Die vom KBA beanstandete Aufheizstrategie komme nur in den ersten Betriebsminuten nach dem Kaltstart zum Tragen und betreffe die effiziente Reduzierung der Stickoxidemissionen mithilfe des SCR-Katalysators, mithin berühre die vorzunehmende Aktualisierung den durchschnittlichen Fahrer eines Dieselfahrzeugs nicht. Die Strategie habe mit der in den Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA189 verbauten Umschaltlogik, die dauerhaft zwischen dem Betrieb auf dem Prüfstand und dem Betrieb auf der Straße unterscheidet, nichts zu tun. Mit dem Software-Update werde der Anwendungsbereich einer bereits im Fahrzeug vorhandenen Funktion ausgeweitet und keine neue Funktion geschaffen. Die Dosierstrategie, die lediglich bei Erreichen einer AdBlue-Restreichweite von 2.400 km eingreift, wirke sich größtenteils im regulären Fahrbetrieb nicht aus. Ohne die Dosierstrategie könne nicht sichergestellt werden, dass dem Fahrer tatsächlich genug AdBlue für die angezeigten 2.400 km zur Verfügung stünden.

Sie ist der Ansicht, dass der Antrag auf Feststellung ihrer Schadensersatzpflicht mangels Feststellungsinteresses unzulässig sei.

Sie ist der Ansicht, dass die Klage unbegründet sei. Der Kläger habe eine sittenwidrige Handlung der Beklagten nicht dargelegt. Weder seien ihm falsche Tatsachen vorgespiegelt worden, noch sei er über die tatsächlichen Schadstoffemissionen getäuscht worden. Auch liege keine Täuschung über das Vorliegen einer unzulässigen Abschalleinrichtung vor. So habe für die Beklagte gegenüber dem Kläger keine Informationspflicht hinsichtlich der verwendeten Software bestanden. Eine sittenwidrige Handlung der Beklagten scheidet außerdem aus, da es an einer besonderen Verwerflichkeit mangle. Im Rahmen der Beurteilung der Sittenwidrigkeit der Handlung käme es vor allem auf die Vorstellungen und Handlungen der Teilnehmer des Fahrzeugmarktes an. Hier sei jedoch allgemein bekannt, dass die für den Erhalt der Typengenehmigung gemessenen Emissionswerte von den Werten im Realbetrieb abweichen würden. Den Käufer komme es demnach im Wesentlichen auf die Existenz und Bestandskraft der Typengenehmigung an. Vorstandsmitglieder der Beklagten hätten außerdem von den streitgegenständlichen Vorgängen keine Kenntnis gehabt. Folglich habe auch kein Schädigungsvorsatz bestanden.

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

Entscheidungsgründe:

I.

Die Klage ist zulässig.

1.

Insbesondere ist das Landgericht Krefeld für die Klage örtlich gemäß § 32 ZPO zuständig. Nach § 32 ZPO ist für Klagen aus unerlaubten Handlungen das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen ist. Der Begehungsort liegt dabei überall dort, wo ein Teilakt der unerlaubten Handlung verwirklicht worden ist (Handlungs- oder Erfolgsort, vgl. BGH, Ur. v. 23.03.2010, VI ZR 57/09, juris Rn. 8; Zöller/Vollkommer, ZPO, 31. A. 2016, § 32 Rn. 16).

Der Prüfung ist insoweit der klägerische Sachvortrag zugrunde zu legen (vgl. BGH, Beschluss vom 25.03.2014 - VI ZR 271/13, Juris, Rn. 10). Macht der Käufer eines vom sog. "Abgasskandal" betroffenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung – wie hier – insbesondere aus § 826 BGB allein gegen den Hersteller geltend, ist ein Gerichtsstand gemäß § 32 ZPO an dem Ort begründet, an dem der Kaufvertrag abgeschlossen worden ist (OLG Düsseldorf NJW-RR 2018, 573, 575, Rn. 23). Dieser liegt im vorliegenden Fall im hiesigen Bezirk.

2.

Insbesondere fehlt auch der Feststellungsklage im Hinblick auf die Schadensersatzpflicht der Beklagten für Schäden, die dem Kläger aus der Manipulation des streitgegenständlichen Fahrzeugs entstehen, nicht das Feststellungsinteresse. In Ansehung des Leistungsantrags auf Zahlung von Schadensersatz ist der vorgenannte Feststellungsantrag dahingehend auszulegen, dass die Schadensersatzpflicht der Beklagten für weitere, über den Leistungsantrag hinausgehende Schäden, festgestellt werden soll.

Auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses kann Klage erhoben werden, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse daran hat, dass das Rechtsverhältnis durch richterliche Entscheidung alsbald festgestellt werde (§ 256 ZPO).

a)

Das Feststellungsinteresse im Sinne eines rechtlichen Interesses ist gegeben, wenn dem Recht oder der Rechtslage des Klägers eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und das Feststellungsurteil geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (MüKo ZPO, 5. Aufl., § 256 Rn.39). Eine Gefährdung liegt regelmäßig darin, dass der Beklagte das Recht eines Klägers ernstlich bestreitet (MüKo ZPO, 5. Aufl., § 256 Rn. 46). So ist es vorliegend, die Beklagte weist die vom Kläger geltend gemachten Ansprüche zurück. Insbesondere bestreitet sie, dass es im Rahmen der Abgasaffäre zu einer sittenwidrigen Schädigung gekommen sei. Sie ist der Ansicht, keine unzulässige Abschalleinrichtung verbaut und bei Käufern auch keine untreffende für die Kaufentscheidung maßgebliche Erwartungen geweckt zu haben.

b)

Der Feststellungsantrag ist auch nicht wegen des Vorrangs der Leistungsklage unzulässig.

Mangels Vollstreckbarkeit des Feststellungsurteils in der Hauptsache fehlt das Feststellungsinteresse regelmäßig, falls der Kläger sein Leistungsziel genau benennen und deshalb auf Leistung klagen kann. In Schadensfällen wie dem vorliegenden kommt es entscheidend darauf an, ob der Kläger die Schadenshöhe bereits insgesamt endgültig beziffern kann; ist das nicht der Fall, weil die Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist, kann ein Kläger in vollem Umfang die Feststellung der Ersatzpflicht begehren (vgl. BGH, MDR 2016, 786). Zwar sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt viele der von dem Kläger geltend gemachten Schäden bezifferbar (insbesondere der ggf. zurückzuzahlende Kaufpreis). Es erscheint allerdings – wie bei Vermögensschäden notwendig (vgl. BGH, NJW 2015, 1683) – hinreichend wahrscheinlich, dass über die bereits bezifferbaren Schäden hinausgehend noch unbezifferbare Schäden entstehen können.

3.

Es war dem Kläger auch möglich den Rechtsstreit in der Hauptsache in Höhe von 1.933,89 EUR für erledigt zu erklären. Da sich die Beklagte der Erledigungserklärung nicht angeschlossen hat, ist die einseitige Erledigungserklärung als Feststellungsantrag auszuliegen. Dieser Antrag ist auch zulässig, da er insbesondere hinreichend bestimmt im Sinne von § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO ist Denn der Kläger hat genau angegeben, in welcher Höhe sich die Hauptforderung erledigt hat. Zudem hat der Kläger die Berechnungsgrundlage, also insbesondere die zwischen Klageerhebung und mündlicher Verhandlung gefahrenen Kilometer, vorgetragen.

II.

Die Klage ist auch im tenorierten Umfang begründet.

1.

Der Kläger hat gegen die Beklagte aus §§ 826, 831 BGB den eingeklagten Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs und auf Feststellung des Annahmeverzuges mit der Entgegennahme des Wagens sowie der Schadensersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden des Klägers.

a)

Der Kläger wurde durch einen Mitarbeiter der Beklagten gem. § 826 BGB vorsätzlich sittenwidrig geschädigt.

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 vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft, vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Taten tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, NJW 2014, 383).

Die Behauptung der Beklagten, der streitgegenständliche Motor sei nicht von ihr hergestellt worden, bleibt rechtlich ohne Auswirkungen. Entscheidend ist nicht ob die Beklagte, eine Konzerntochter oder ein Dritter den Motor herstellt hat, sondern, dass der Motor die manipulierende Motorsoftware aufweist und mit Wissen und Willen der Beklagten zum Verkauf an die Endkunden in Fahrzeuge eingebaut, mithin in Verkehr gebracht worden ist. Selbst wenn die Beklagte die Arbeiten zur Programmierung der manipulierenden Motorsoftware durch Dritte hat ausführen lassen, so wäre dies auf Anweisung und nach Vorgaben der Beklagten geschehen. Es erscheint ausgeschlossen, dass ein solcher Dritter der Beklagten die manipulierende Software ohne deren Wissen oder ohne deren Bemerken untergeschoben haben könnte.

Der Mitarbeiter der Beklagten, der die Manipulation an der Motorsoftware vorgenommen oder veranlasst hat, hat massenhaft und mit erheblichem technischem Aufwand gesetzliche Umweltschriften ausgehebelt (vgl. BGH, Beschluss vom 08.01.2019, VIII ZR 225/17) und zugleich Kunden manipulierend beeinflusst, indem er das Emissionskontrollsystem durch eine schadstoffmindernde Aufheizstrategie, die nahezu ausschließlich im Prüfstandmodus anspringt, anders steuerte als im regulären Fahrbetrieb. Schon kleinere Abweichungen von den Bedingungen des Prüfzyklus (NEFZ) hinsichtlich Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führten im realen Fahrbetrieb zur Abschaltung der Aufheizstrategie und zu einer Verschlechterung der Stickoxidwerte (NOx) und damit zu höheren NOx-Werten im realen Fahrbetrieb. So hat der Mitarbeiter die Erwartung der Autokäufer hintergangen, dass die Abgas- und Verbrauchswerte zwar nicht mit denen des realen Fahrbetriebs übereinstimmen müssen, aber doch in einer gewissen Korrelation zueinander stehen und eine Aussage über den realen Fahrbetrieb sowie den Vergleich zu anderen Fahrzeugen zulassen. Niedrige Werte im Prüfstandmodus lassen auch niedrige Werte im realen Fahrbetrieb erwarten und umgekehrt. Der Vortrag der Beklagten, der beanstandete Warmlaufmodus komme nur in den ersten Betriebsminuten nach einem Kaltstart zum Tragen und betreffe den durchschnittlichen Dieselfahrer nicht, ist unbeachtlich. Denn der Umstand, dass die schadstoffmindernde Aufheizstrategie demgegenüber im realen Fahrbetrieb überwiegend abgeschaltet ist, bildet ja gerade den Kern der Manipulation, die bewiesen ist durch den KBA Bescheid vom 08.12.2017.

Es kann dahinstehen, ob die Verwendung der Dosierstrategie, die ab einer Restreichweite von 2.400 km die Ad-Blue-Einspritzung einschränkt, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems vermindert wird, für sich genommen ein sittenwidriges Verhalten begründet. Jedenfalls trägt diese zusätzliche Manipulation der Software der 3,0-Liter-Dieselmotoren dazu bei, dass sich der Einsatz der Aufheizstrategie nach seinem Gesamtcharakter als sittenwidriges Verhalten darstellt.

Der Mitarbeiter der Beklagten hat nicht einfach nur die Abgasvorschriften außer Acht gelassen und massenhafte, erhebliche Umweltverschmutzung herbeigeführt, sondern mit der Abschaltvorrichtung zugleich ein System zur planmäßigen Verschleierung dieses Vorgehens gegenüber den Aufsichtsbehörden und den Verbrauchern geschaffen, um der Beklagten einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen oder sie wettbewerbsfähig zu halten, weil diese entweder nicht über eine Technik verfügte, um die gesetzlichen Abgasvorschriften einzuhalten, oder weil diese aus Gewinnstreben den Einbau der ansonsten notwendigen Vorrichtungen unterließ. Die daraus zu entnehmende Gesinnung, aus Unfähigkeit oder Gewinnstreben massenhaft die Käufer der so produzierten Autos bei ihrer Kaufentscheidung zu täuschen, die Wettbewerber zu beneidlichen und die Umwelt so zu schädigen, dass Gesundheitsgefahren drohen, weil die Schadstoffwerte (NOx) erhöht werden, lässt das Verhalten insgesamt als sittenwidrig erscheinen (ähnlich LG Heilbronn, Ur. v. 10.12.2018 – 5 O 117/18; LG Hannover, Ur. v. 13.05.2019 – 1 O 129/18; LG Köln, Ur. v. 20.12.2018 – 36 O 147/18).

b)

Der Mitarbeiter der Beklagten handelte auch vorsätzlich.

Die Rechtsprechung interpretiert das Vorsatzerfordernis extensiv und verlangt nicht, dass der Handelnde die Schädigung eines anderen angestrebt oder als sichere Folge des eigenen Handelns akzeptiert hat. § 826 BGB setzt demnach kein absichtliches oder arglistiges Verhalten in dem Sinne voraus, dass es dem Täter gerade auf die Schädigung des Dritten ankommen müsste. Darüber hinaus ist es nicht erforderlich, dass der Täter den Erfolgseintritt für sicher gehalten hat, sondern es reicht das Bewusstsein, dass die Schädigung im Bereich des Möglichen liegt sowie das billige Inkaufnehmen des Schädigungsrisikos (MüKo BGB, 7. Aufl., § 826 Rn. 27).

Die Abgassoftware wurde allein zu dem Zweck eingebaut, die Abgaswerte der Dieselmotoren und in der Folge dafür zu sorgen, dass die Dieselmotoren trotz des Überschreitens der vorgeschriebenen PKW nur dann erwirbt, wenn dieser nicht manipuliert ist. Anders als etwa im Kapitalanlagebereich (s. zur Kausalität dort BGH, NJW-RR 2008, 1004 Rdn. 12ff.) geht es vorliegend nicht um falsch erteilte (Detail-) Informationen (so aber Oechsler, NJW 2017, 2867), bei denen in der Tat unklar sein kann, ob sich die Kaufentscheidung tatsächlich beeinflusst haben. Es geht vielmehr um die grundsätzliche Erwartung eines jeden Käufers, dass der Hersteller einer Kaufsache sich jedenfalls bemüht, diese ordnungsgemäß zu konstruieren und zu produzieren. Ein Käufer wird zwar nicht davon ausgehen (dürfen), hierbei könne es - der Wirtschaftlichkeit geschuldet - nicht zu Fehlern, Unvorsorglichkeiten oder Nachlässigkeiten kommen; auch wird er nicht davon ausgehen (dürfen), ein Hersteller betreibe immer den höchsten Aufwand. Er wird aber - ohne weiteres davon ausgehen, der Hersteller werde nicht systematisch und planmäßig manipulierte Ware konstruieren und produzieren (lassen). Dies ist eine Grundannahme jeden Wirtschaftsverkehrs (und berechtigter, deren Relevanz für einen konkreten Kaufentschluss ein Käufer kaum wird direkt beweisen können, weil es sich um eine innere Tatsache handelt; weil es sich aber um eine solche grundlegenden (und berechtigten) Käufererwartung handelt, kann sie nach der Lebenserwartung ohne Weiteres als gegeben unterstellt werden - ähnlich wie man etwa im Rahmen des § 123 BGB die Kausalität nach der Lebenserfahrung ohne Weiteres annimmt bei Täuschungen über verkehrserhebliche Eigenschaften einer Kaufsache (vgl. MüKo BGB, 7. Aufl., § 123 Rdn. 83).

Der Kläger muss sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung jedoch die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. März 2019 – 13 U 142/18 – Rn. 113 ff., juris).

Da der Wertersatz für die gezogenen Nutzungen auf den Zeitpunkt des Leistungsaustauschs zu bemessen ist, musste er über die Laufleistung abstrakt bestimmt werden. Der Wertersatz bestimmt sich dann nach folgender Formel:

(Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer) + Restnutzungsdauer

Die Höhe der gefahrenen Kilometer ergibt sich aus einer Subtraktion des bei Rückgabe abzulesenden Kilometerzählerstandes und des Kilometerstandes zum Zeitpunkt des Kaufs (in Höhe von 14.545 km). Die Restnutzungsdauer ergibt sich aus einer Subtraktion der Höhe der zu erwartenden Gesamtlauflistung, die die Kammer gemäß § 287 ZPO auf mindestens 250.000 km schätzt (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2008, 1199), und des Kilometerstandes beim Kauf des streitgegenständlichen PKW; sie beläuft sich daher auf 235.455 km.

Weil der Kläger im Rahmen seines Klageantrags bereits eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 8.951,37 EUR berücksichtigt hat und daher einen reduzierten Kaufpreis in Höhe von 54.530,62 EUR geltend macht, ist der Anspruch des Klägers auf diesen Betrag begrenzt, § 308 ZPO.

2.

Der Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf Verzinsung des zurückzuerstattenden Kaufpreises folgt bis Ablauf der gesetzten Frist aus §§ 849, 246 BGB (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 29. April 2019 – 16 U 30/19 – Rn. 2, 24, juris, i.V.m. LG Bonn, Urteil vom 16. Januar 2019 – 1 O 138/18 – Rn. 67, juris) und seither aus §§ 286 Abs. 1 S. 1 bzw. S. 2, 288 Abs. 1 BGB.

3.

Der Feststellungsantrag des Klägers im Hinblick auf die Schadensersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden, die dem Kläger aus der Manipulation des streitgegenständlichen Fahrzeugs entstehen, ist ebenfalls aus bereits vorgenannten Gründen begründet. Der Anspruch des Klägers folgt aus §§ 826, 831 BGB.

4.

Ferner hat der Kläger einen Anspruch auf Feststellung des Annahmeverzuges der Beklagten. Diese war wegen der (jedenfals) konkludent und spätestens mit ihrem Klageabweisungsantrag) vollstreckten Entgegennahme des streitgegenständlichen Kz gem. §§ 298, 293 BGB in Verzug. Das nach § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse besteht, weil die Feststellung der erleichterten Verweigerung des geltend gemachten Leistungsanspruchs dient und hierzu erforderlich ist, siehe § 756 ZPO (vgl. BGH, Urteil v. 13.12.2001 - VII ZR 27/00 Rdn. 27).

5.

Hinsichtlich der vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten folgt der Anspruch aus §§ 826, 249 BGB. Der entsprechende Anspruch auf Verzinsung folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB.

6.

Auf den Antrag des Klägers hin war ferner festzustellen, dass sich die Hauptforderung in Höhe von 1.933,89 EUR erledigt hat. Die Nutzungsentschädigung berechnet sich nach der oben aufgeführten Formel. Unter Berücksichtigung der Differenz der gefahrenen Kilometer zwischen Einreichung der Klage und mündlicher Verhandlung, ergibt sich die Erledigung der Klageforderung in genannter Höhe.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Der Streitwert wird auf bis zum 18.09.2019 auf 56.464,51 EUR und ab diesem Zeitpunkt auf 54.530,62 EUR festgesetzt.
