

Landgericht Berlin

Landgericht Berlin,
[Redacted]
17

Rechtsanwälte
Gansel Rechtsanwälte
[Redacted]
[Redacted]

für Rückfragen:
Telefon: 030 90188-204
Telefax: 030 90188-518
Zimmer: 21
Sie erreichen die zuständige Stelle am besten:
montags bis freitags 9 Uhr bis 13 Uhr
Info- und Rechtsantragsstellen am Standort [Redacted]
zusätzlich donnerstags 15 Uhr bis 18 Uhr
Hinweis:
barrierefreier Zugang: [Redacted]
barrierefreie Parkplätze vorhanden (Einfahrt [Redacted])

Bitte bei Antwort angeben		
Ihr Zeichen	Akten- / Geschäftszeichen	Datum
[Redacted]	17 O 15/21	06.12.2021

[Redacted] ./. Volkswagen AG

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

anbei erhalten Sie eine beglaubigte Abschrift des Urteils vom 03.12.2021 und eine Abschrift des Urteils vom 03.12.2021 nebst Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Nittmann, JBesch
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Informationen zur Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie unter <https://www.berlin.de/gerichte/landgericht/das-gericht/datenschutz/>. Auf Anfrage übersenden wir diese Informationen auch in Papierform.

Fahrverbindung
(U7)
Bus X9, X21,
(Diese Angaben sind unverbindlich)

Hausanschrift
[Redacted] (U7), Jungfermheide
[Redacted] (Ringbahn)
M21,109,126

Bankverbindung
[Redacted]
Konto der Kosteneinzugsstelle der Justiz ([Redacted]),
IBAN: DE20 1001 0010 0000 3521 08,
BIC: PBNKDEFF
Bitte Gericht und Aktenzeichen angeben.

Kommunikation
Telefon:
030 90188-0
Telefax:
030 90188-518

trägen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet

3. Es wird festgestellt, dass der in Antrag zu 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.474,89 € freizustellen. Der weiter gehende Antrag wird abgewiesen.
5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 18,5 % und die Beklagte 81,5 % zu tragen.
6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Dem Kläger wird nachgelassen, die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet. .

Tatbestand

Der Kläger begehrt [REDACTED] für den Erwerb des Fahrzeuges VW Passat B8 2.0 TDI mit der FIN: [REDACTED].

Die Beklagte ist Herstellerin des vorgenannten, vor 2016 hergestellten Fahrzeugs, das mit einem Dieselmotor aus der Baureihe EA 288, Abgasnorm EU6, ausgestattet ist. Es liegt eine wirksame Typengenehmigung vor. Es handelt sich um ein sogenanntes NSK-Fahrzeug, das mit einem Abgasnachbehandlungssystem des NOX-Speicher-Katalysator ausgestattet ist. Grundsätzlich kommt es zu einer Regeneration des NSK ca. alle fünf gefahrenen Kilometer bzw. nach voller Beladung. Für den gesetzlichen Prüfzyklus NEFZ von 11 km war eine Einstellung vorgesehen, dass die NSK zu Beginn jedenfalls leer ist und während des Prüfzyklus zweimal regeneriert wurde. Dies wurde durch eine dem NEFZ stets vorgeschaltete Vorkonditionierungsfahrt erreicht.

Unter dem 18. November 2015 gab die Beklagte zum internen Gebrauch eine sogenannte „Applikationsrichtlinie“ heraus, die sich mit den Folgen der Dieselmotorproblematik, insbesondere des Motors EA 189, und dem Umgang damit beschäftigte, aber auch den Motor der Baureihe EA 288 betraf. Aus der Richtlinie ergab sich, dass der Motor EA 288 ab der Kalenderwoche 22/2016 in einer anderen Form hergestellt werden sollte. Dies geschah auch entsprechend.

Der Kläger erwarb das vorgenannte Fahrzeug am 20. Februar 2016 von einem Händler als Gebrauchtfahrzeug zu einem Kaufpreis von 36.830,00 €. Der Kilometerstand betrug 28.656 km.

Für das Fahrzeug wurde kein Rückruf ausgesprochen.

Unter dem 16. März 2020 forderte der Kläger über seine nunmehrigen Prozessbevollmächtigten die Beklagte zur Zahlung des Kaufpreises unter Anrechnung des Nutzungsvorteils und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs binnen zwei Wochen auf.

Am 16. Juni 2021 ließ der Kläger das von der Beklagten zur Verfügung gestellte Software-Update aufspielen.

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung betrug der Kilometerstand des streitgegenständlichen Fahrzeugs 70.757 km.

Der Kläger behauptet, die Beklagte habe die Motoren Software so gestaltet, dass sich unzutreffende Abgaswerte ergäben. Es lägen als unzulässige Abschaltvorrichtungen ein Thermofenster, eine Kurvenerkennung, ein manipulierter Nox-Speicherkatalysator, eine Abschaltung der Abgasrückführung ab 2.750 Umdrehungen, eine Akustikfunktion und eine Manipulation des OBD-Systems vor.

Er ist der Auffassung, dass die Beklagte ihm deliktisch auf [REDACTED] hafte. Zum einen liege im Vorgehen der Beklagten eine sittenwidrige Schädigung im Sinne des § 826 BGB. Sie hafte auch aus der Verletzung von Schutzgesetzen gemäß § 823 Abs. 2 BGB, nämlich § 263 StGB, §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV und § 325 Abs. 2 und 6 StGB sowie aus §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 3 BGB.

Der Kläger beantragt, nach teilweiser Rücknahme des Zinsantrags und Erledigungserklärung des Hauptantrags in Höhe von 1.354,19 €,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 31.115,56 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30. März 2020 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke VW vom Typ Passat B8 2.0 TDI Variant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein und Kfz-Brief, hilfsweise

festzustellen dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm [REDACTED] zu zahlen für Schäden, die aus dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i. S. v. Art. 5 Absatz 2 EG-VO 715/2007 durch die Beklagte in das Fahrzeug der Marke VW vom Typ Passat B8 2.0 TDI Variant mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren,

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme der in vorgenannten Klageanträgen genannten Zug-um-Zug-Leistung im Annahmeverzug befindet,
3. festzustellen, dass der in Antrag zu 1 bezeichnete Anspruch aus einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung der Beklagten herrührt,
4. die Beklagte zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 2.434,74 € freizustellen.

Die Beklagte schließt sich der Erledigungserklärung nicht an und beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, dass im Prüfzyklus, auch unter Berücksichtigung sämtlicher eingebauter Funktionalitäten, jedenfalls keine Abgaswerte erreicht werden würden, die oberhalb der Grenzwerte lägen.

Wegen des weitergehenden Vortrags wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet. Dem Kläger stehen gegen die Beklagte Ansprüche aus §§ 826, 249 BGB zu.

1.

Die Klage ist zulässig. Die Zuständigkeit des Landgerichts Berlin wurde jedenfalls dadurch begründet, dass die Beklagte, ohne die Unzuständigkeit geltend zu machen, zur Hauptsache mündlich verhandelt hat (§ 39 Abs. 1 ZPO).

Bezüglich der Anträge zu 2 und 3 besteht ein Feststellungsinteresse (§ 256 Abs. 1 ZPO), da beide Anträge der Erleichterung der Vollstreckung dienen.

2.

a) Antrag zu 1

Der Kläger kann von der Beklagten gemäß §§ 826, 249 BGB im Wege der Rückgängigmachung des von ihm geschlossenen Kfz-Kaufvertrages die Zahlung des um eine Nutzungsentschädigung geminderten Kaufpreises in Höhe von 31.115,56 € verlangen. Die Kammer folgt inhaltlich den überzeugenden Urteilen des OLG Naumburg vom 9. April 2021, Az. 8 U 68/20 (zitiert nach juris), und des Landgerichts Berlin vom 17. Juni 2021, Az.: 13 O 37/20.

Nach der Rechtsprechung des BGH, der sich die erkennende Kammer anschließt, kann der Erwerber eines Kfz von dem Hersteller [REDACTED] gemäß § 826 BGB verlangen, wenn dieser das Kfz vorsätzlich mit einem Motor in den Verkehr gebracht hat, der mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehen ist (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, zitiert nach juris).

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgerüstet. Das ergibt sich bereits aus dem Vortrag der Beklagten.

Gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 sind Abschalteneinrichtungen, die die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich nicht zulässig.

Eine Abschalteneinrichtung ist "ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskon-

trollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die beim normalen Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird" (Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007; vgl. auch EuGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - C-693/18 - VersR 2021, S. 652, 660, Rn. 102). Das ist hier der Fall.

Das streitgegenständliche Fahrzeug ist mit einem vor der Kalenderwoche 22/2016 produzierten Motor EA 288 ausgestattet. Nach dem Vortrag der Beklagten funktioniert der Motor wie folgt:

Das Fahrzeug verfügt neben einer Abgasrückführung als innermotorische Maßnahme zusätzlich über ein Abgasnachbehandlungssystem in der Form eines NO_x-Speicherkatalysators (NSK). Die Einhaltung der EU6-Abgasnorm wird insbesondere durch das Ineinandergreifen dieser beiden Systeme sichergestellt.

Der NSK funktioniert derart, dass auf einer katalytisch beschichteten Oberfläche die Stickoxide während des Fahrbetriebs in einem NO_x-Speicher eingelagert werden, der regelmäßig regeneriert werden muss. Erreicht der NSK eine bestimmte Füllmenge an Stickoxiden, so erfolgt eine kurzzeitige NSK-Regeneration. Damit der NSK-Katalysator regenerieren kann, müssen bestimmte Bedingungen vorliegen bzw. geschaffen werden. U. a. muss das Fahrprofil günstig sein, was beispielshalber bei einer sog. Konstantfahrt bei mittlerer Last zutrifft. Die NSK-Regeneration im realen Straßenbetrieb erfolgt je nach Fahrprofil ca. alle 5 gefahrene Kilometer bzw. nach voller Beladung, je nachdem, welches Ereignis vorher eintritt.

Das [REDACTED] einer EG-Typgenehmigung setzt u. a. voraus, dass der Kfz-Hersteller die Einhaltung bestimmter NO_x-Emissionsgrenzwerte nachweist. Dies geschah für das hier in Rede stehende Kfz in dem sog. Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Der Prüfung eines Kfz im NEFZ geht nach den regulatorischen Vorgaben eine sog. Vorkonditionierung voraus, bei der das Kfz drei Mal auf dem Rollenprüfstand in Teil 2 des NEFZ gefahren wird, bevor die eigentliche Prüffahrt beginnt. Aufgrund der strecken- und beladungsgesteuerten Regenerationsintervalle würde die Anzahl der Regenerationen während des Prüfzyklus NEFZ davon abhängen, in welchem Beladungszustand der NSK sich zu Beginn des Prüfzyklus befindet. Die Anzahl der Regenerationen wirkt sich auf die Schadstoffemissionen aus.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt in der elektronischen Motorsteuerung über eine sog. Fahrkurvenerkennung, welche die o. g. Vorkonditionierung erkennt. Die Fahrkurvenerkennung bewirkt insbesondere, dass der NSK am Ende der einem NEFZ vorgeschalteten Vorkonditionierungsfahrt vollständig regeneriert und damit zu Beginn der NEFZ-Prüffahrt leer ist. So wird erreicht, dass es während des NEFZ-Prüfzyklus zu zwei Regenerationen kommt, während andernfalls, wenn der NSK voll oder fast voll wäre, dies dazu führen könnte, dass es zu drei Regenerationen kommt.

Daher ist vom Vorliegen einer Abschalteinrichtung im Sinne der Definition auszugehen.

Durch die Fahrkurvenerkennung stellt die Motorsoftware das Abgasreinigungssystem speziell für den sich anschließenden Testzyklus ein, indem der NSK vollständig entleert wird. Damit werden Ausgangsbedingungen geschaffen, die im realen Fahrbetrieb zwar regelmäßig immer wieder auftreten, indes nur punktuell. Das steht der Einordnung als Abschalteinrichtung indes nicht entgegen (vgl. EuGH, aaO Rn. 99, 102).

Ein Ausnahmetatbestand gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007, nach welchem die Abschalteinrichtung ausnahmsweise zulässig ist, liegt nicht vor.

Denn nach dem in Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 dargestellten Regelungszweck, nach wel-

chem sichergestellt werden soll, dass sich die vorgegebenen Emissionswerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 - Vili ZR 225/17 -, zitiert nach juris, dort Rn. 10), kommt eine Ausnahme gemäß Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) 715/2007 dann nicht in Betracht, wenn die betreffende Abschalteinrichtung gerade dazu dient, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um auf diese Weise die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte sicherzustellen (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 - VIII ZR 225/17 -, aaO, Rn. 13).

Das bedeutet andererseits nicht, dass eine auf den Testzyklus zugeschnittene Optimierung des Abgasreinigungssystems ausnahmsweise dann zulässig wäre, wenn die einzuhaltenden Grenzwerte auch ohne die Abschalteinrichtung eingehalten werden könnten. Denn dies würde Manipulationen auf dem Prüfstand ermöglichen, die dem Sinn und Zweck des Testverfahrens, verlässlich Ergebnisse in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte zu liefern, evident entgegenlaufen (OLG

• [REDACTED] aaO Rn. 31).

Es ist auch nicht zum Zwecke der Vergleichbarkeit geboten und daher zulässig, den Testzyklus mit einem leeren NSK zu beginnen, weil ansonsten die NOx-Emissionen aus einem vorangegangenen Fremdzyklus regeneriert werden und nicht nur die NOx-Emissionen im Test erfasst werden, die von Beginn bis zum Ende des Zyklus entstehen (vgl. OLG Naumburg aaO Rn. 30). Denn zum Zwecke der Herbeiführung vergleichbarer Verhältnisse werden alle zu testenden Fahrzeuge auf einer vorkonditionierenden Strecke gefahren, bevor der Test beginnt. Nach Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO (EG) 715/2007 ist die optimierende, wie hier, Einflussnahme auf das Abgasreinigungssystem durch eine Abschalteinrichtung gerade unzulässig.

Die Beklagte hat auch sittenwidrig gehandelt. 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. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben. Insbesondere bei mittelbaren Schädigungen kommt es ferner darauf an, dass den Schädiger das Unwerturteil, sittenwidrig gehandelt zu haben, gerade auch in Bezug auf die Schäden desjenigen trifft, der Ansprüche aus § 826 BGB geltend macht (BGH VII ZR 190/20, Urteil vom 16. September 2021, zitiert nach juris, dort Rn. 13).

In der Installation einer Funktionalität, die Auswirkungen auf ein Prüfverfahren haben, liegt eine solche objektive Sittenwidrigkeit. Dies lässt sich aus den Applikationsrichtlinien vom 28. November 2015 rückschließen. Hieraus ergibt sich eindeutig, dass ab der Kalenderwoche 22/2016 die Kurvenerkennung für den NSK nicht mehr genutzt werden soll. Gleichzeitig zeigt sich eine Verschränkung mit den Maßnahmen im Hinblick auf den - jedenfalls unstreitig - manipulierten Motor EA 189. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Beklagte Maßnahmen zu einer aus ihrer Sicht letztlich unbedenklichen Funktionalität einer Software im Zusammenhang mit Korrekturmaßnahmen zu dem unstreitig manipulierten Motor erfassen sollte, wenn nicht eine identische Problematik besteht.

Hieraus ergibt sich auch eine subjektive Sittenwidrigkeit. Dass die Entscheidungsträger der Beklagten die Problematik kannten, wird aus der Applikationsrichtlinie deutlich. Insoweit ist auch nicht vorgetragen bzw. erkennbar, dass die Beklagte durch Ereignisse von dritter Seite quasi zu Maßnahmen gezwungen worden. Vielmehr erfolgte dies offensichtlich aus eigenem Antrieb.

Zu berücksichtigen ist insoweit auch, dass die Beklagte diese Maßnahmen, im Gegensatz zum Motor EA 189, nicht öffentlich machte. Dass sie ggf. insoweit in Kommunikation mit dem KBA stand, ändert insoweit nichts.

Deswegen kann sich der Beklagte auch nicht auf eine Verhaltensänderung berufen, die eine Sittenwidrigkeit ausschließen würde. Wie der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 23. März 2021 (VI ZR 1180/20 zitiert nach juris, dort Rn. 10) ausführte, ist für die Bewertung eines schädigenden Verhaltens als (nicht) sittenwidrig in einer Gesamtschau dessen Gesamtcharakter zu ermitteln, weshalb das gesamte Verhalten des Schädigers bis zum Eintritt des Schadens beim konkret Geschädigten zugrunde zu legen ist. Dies wird insbesondere dann bedeutsam, wenn die erste potentiell schadensursächliche Handlung und der Eintritt des Schadens zeitlich auseinanderfallen und der Schädiger sein Verhalten zwischenzeitlich nach außen erkennbar geändert hat. Der Bundesgerichtshof stellt hier wesentlich im Hinblick auf den Motor EA 189 auf die öffentliche Mitteilung von dessen Problematik ab (aaO Rn. 13). An einer solchen Offenlegung im Hinblick auf den Motor EA 288 fehlt es, wie ausgeführt, jedoch hier.

Das vorliegend auch der Kläger in den Schutzbereich der Norm fällt ist bereits seit der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19, zitiert nach juris, dort Rn. 1) deutlich, da auch der dortige Kläger von einem Händler ein Gebrauchtfahrzeug gekauft hatte.

Dem Kläger ist durch den Abschluss eines von ihm nicht gewollten Vertrages ein Schaden entstanden, denn bei lebensnaher Betrachtung hätte er im Wissen darum, dass das von ihm gekaufte Kfz mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, dieses Kfz nicht gekauft, weil es dem Risiko einer Betriebsuntersagung unterliegt (BGH aaO Rn. 51).

Dies gilt auch für die vorliegende Sachgestaltung. Denn abzustellen ist auf den Zeitpunkt des Erwerbs des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs. Dass das Kraftfahrtbundesamt gegebenenfalls in späteren Testreihen festgestellt hat, dass die Ergebnisse bei Motoren dieser Bauart auch mit den Funktionalitäten nicht zu einem erhöhten Schadstoffausstoß geführt hätten, sind nicht zu berücksichtigen, da dies erst später bekannt wurde. Dies ist vergleichbar mit der Fallgestaltung, dass das spätere Aufspielen der angebotenen Software den Schaden nicht entfallen lässt (BGH Urteil vom 18. Mai 2021, Az.: VI ZR 452/19, zitiert nach juris, dort Rn. 13). Für den Moment des Erwerbs des Fahrzeuges war ein solches Ergebnis jedenfalls nicht klar und ist daher der rechtlichen Bewertung nicht zugrunde zu legen.

Es ist auch vom notwendigen Vorsatz auszugehen. Auch dies ergibt sich aus den Applikationsrichtlinien vom 18. November 2015. Den Zuständigen der Beklagten war die Funktionalität bekannt.

Dem Kläger steht demnach ein Anspruch auf Zahlung des Kaufpreises unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung zu (ständige Rechtsprechung des BGH seit dem Urteil vom 25. Mai 2020, a.a.O., Rn. 64 ff).

Zur Berechnung der Nutzungsentschädigung geht die Kammer von der allgemein anerkannten Formel

$$\text{Nutzungsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$$

aus.

Die Kammer geht insoweit ständiger Rechtsprechung von einer durchschnittlichen Laufleistung von 300.000 km aus (vgl. BGH, Urteil vom 23. März 2021, Az.: VI ZR 3/20, zitiert nach juris, dort Rn. 11).

Dementsprechend ergibt sich eine Nutzungsentschädigung von 5.714,44 €, sodass sich ein Zahlungsanspruch von 31.115,56 €, so wie beantragt, ergibt. Die Verurteilung hat Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu erfolgen.

Der Zinsanspruch ist aufgrund des Schreibens der Prozessbevollmächtigten des Klägers vom 16. März 2020 ab dem 30. März 2020 aufgrund von Verzug begründet (§ 286 Abs. 1 Satz 1 BGB; vgl. dazu BGH VI ZR 252/19, zitiert nach juris, dort Rn. 86). Die Zinshöhe beruht auf der gesetzlichen Vorschrift des § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

Soweit der Kläger den Rechtsstreit zum Teil für erledigt erklärt hat, ist dies, da die Beklagte Klageabweisung beantragt hat, festzustellen, da die Klage auch insoweit, wie sich aus dem Vorgesagten ergibt, Erfolg gehabt hätte.

Antrag zu 2

Der Antrag ist begründet. Es liegt Annahmeverzug (§ 293 BGB) seitens der Beklagten vor.

In dem Schreiben der Prozessbevollmächtigten des Klägers am 16. März 2020 liegt ein geeignetes Angebot zur Herstellung des Annahmeverzugs vor (BGH aaO Rn. 85), da der Kläger eine Leistung unter dem Angebot der Herausgabe des Fahrzeugs sowie der Anrechnung des Nutzungsvorteils angeboten hat.

Antrag zu 3

Dieser Antrag ist ebenfalls begründet. Wie festgestellt, beruht die Schädigung auf einem vorsätzlichen Vorgehen der Beklagten.

Antrag zu 4

Der Kläger hat einen Anspruch auf Freistellung (§ 257 Satz 1 BGB) von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Denn die geschädigte Person kann vorgerichtliche Anwaltskosten als Schadensersatz gemäß §§ 249 ff BGB geltend machen, wenn die Einschaltung eines Rechtsanwalts erforderlich und zweckmäßig war (Palandt/BGB 80. Aufl. 2021 § 249 Rdnr. 57). Vorliegend war die Einschaltung eines Rechtsanwalts erforderlich und zweckmäßig, da der Kläger nicht davon ausgehen konnte, seine Ansprüche gegen die rechtlich beratene Beklagte ohne Weiteres durchzusetzen.

Vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten sind bis zur Höhe der gesetzlichen Gebühren erstattungsfähig (BGH IX ZR 197/14, Urteil vom 16.07.2015, zitiert nach juris, dort Rn. 55). Zu ersetzen sind die Kosten nach dem Geschäftswert und dem Gebührensatz, der der berechtigten [REDACTED]-forderung entspricht.

Der Kläger hat daher Anspruch auf Ersatz von 1.474,89 €, unter Zugrundelegung eines Gegenstandswertes von 32.678,78 € (Kaufpreis abzgl. 4.151,22 € Nutzungsersatz). Es ist eine Gebühr von 1,3 anzusetzen, da es sich für die Prozessbevollmächtigten des Klägers um ein Massenverfahren handelt, dass nur einen durchschnittlichen Schwierigkeitswert erkennen lässt. Unter Berücksichtigung dieser Gebühr, der Telekommunikationspauschale sowie der Umsatzsteuer ergibt sich der ausgerichtete Betrag.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO, wobei die Nebenforderungen (Zinsen und vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) zur Bildung eines fiktiven Kostenstreitwerts berücksichtigt werden (wie Kammergericht, Az.: 4 U 77/18, Urteil vom 26. September 2019, zitiert nach juris, dort Rn. 214 f).

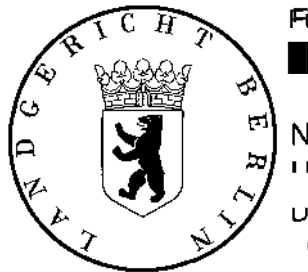
Die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 1 und 2, 711 Satz 1 und 2 ZPO.

Der Schriftsatz der Beklagten vom 18. November 2021 ist als nicht nachgelassen nicht zu berücksichtigen (§ 296a Satz 1 ZPO). Er bietet auch keine Veranlassung, die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen (§ 156 ZPO).

Dr. [REDACTED]
Richter am Landgericht

Verkündet am 03.12.2021

Nittmann, JBesch
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Für die Richtigkeit der Abschrift
[REDACTED], 06.12.2021

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Durch

maschinelle

Nittmann, JBesch

Bearbeitung
- ohne Unterschrift gültig

beglaubigt