

Landgericht Düsseldorf



-312- Landgericht Düsseldorf, [REDACTED]

08.06.2021

Seite 1 von 1

Rechtsanwälte
Gansel Rechtsanwälte

Aktenzeichen

312 0 4/21

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter

Frau [REDACTED]

Durchwahl

0211/8306-41341

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

Graf

Justizbeschäftigte

- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig -

Anschrift ■

Sprechzeiten

Mo.-Do. 8:30 Uhr bis 15:00 Uhr

sowie Fr. 8:30 Uhr bis 14:00 Uhr

Telefon

0211/8306-0

Telefax:

0211/875651260

www.lg-duesseldorf.nrw.de

Nachtbriefkasten:

Konten der Zahlstelle des

Amtsgerichts Düsseldorf:

IBAN DE84 3000 0000 0030

0015 10, Postbank Köln IBAN

DE58 3701 0050 0011 3925 01

Schalterstunden: Mo - Fr von

08:30 Uhr bis 12:30 Uhr

Verkehrsbindung: Öffentliche

Verkehrsmittel [REDACTED] bis

Haltestelle



Landgericht Düsseldorf

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

des _____ Herrn _____, _____
 _____, _____

Klägers,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwälte,
Wallstraße 59, [REDACTED],

gegen

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

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

hat die 312. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf
aufgrund mündlicher Verhandlung vom 19.05.2021
durch den Richter Dr. [REDACTED] als Einzelrichter

für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 25.074,75 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 25.02.2021 zu zahlen, Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs der Marke Audi vom Typ A5 2.0 TDI Cabrio mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED]

nebst

zwei

Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

2. Es wird festgestellt, dass sich der Rechtsstreit in Höhe von 931,35 EUR erledigt hat.
3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme der unter Ziffer 1. bezeichneten Leistung im Annahmeverzug befindet.
4. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von 1.358,86 EUR freizustellen.
5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
6. Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Beklagte zu 85% und der Kläger zu 15%.
7. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

Der Kläger macht gegenüber der Beklagten Ansprüche im Zusammenhang mit dem sog. Dieselskandal geltend.

Der Kläger erwarb am 06.04.2016 einen gebrauchten Audi A5 2.0 TDI Cabrio mit einem Kilometerstand von 7.898 km von der [REDACTED] zum Preis von 35.815,00 EUR brutto. Das Fahrzeug war am 17.03.2015 erstzugelassen worden. Das Fahrzeug verfügt über einen von der Beklagten hergestellten Motor der Baureihe EA 288 und ist mit der Abgasnorm Euro 6 klassifiziert. Bei Klageerhebung betrug der Kilometerstand des Fahrzeuges 80.000 km; am Tag vor der mündlichen Verhandlung betrug er 87.596 km.

Das streitgegenständliche Fahrzeug verfügt über zwei Systeme zur Reduzierung der NOx-Rohemissionen, nämlich die Abgasrückführung (AGR) und einen SCR-Katalysator. Im Realbetrieb des Fahrzeugs wird die NOx-Reduktion bis zur Erreichung der Betriebstemperatur des SCR von ca. 200 Grad durch eine hohe Abgasrückführung (Modus „AGR-High“) gewährleistet; mit Erreichen der Betriebstemperatur des SCR wird die Abgasrückführung heruntergeregelt (Modus „AGR-Low“).

Der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges ist mit einer Softwarefunktion ausgestattet, mit der erkannt werden kann, wenn sich das Fahrzeug in dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) befindet, mithin eine sog. Fahrkurvenerkennung bzw. Akustikfunktion. Diese Funktion bewirkt im streitgegenständlichen Fahrzeug, dass im Testzyklus nach Erreichen der Betriebstemperatur des SCR die bis dahin hohe Abgasrückführungsrate (Modus „AGR-High“) weiter bestehen bleibt.

Im November 2015 entschied die Beklagte, diese Funktion bei den EA288-Aggregaten mit SCR-Technologie zu entfernen und generell ab dem Modelljahreswechsel der Kalenderwoche 22 des Jahres 2016 bei allen EA288-Fahrzeugen (SCR-wie NSK-Technologie) nicht mehr zu verwenden. Hierauf bezieht sich ein internes Dokument der Beklagten mit dem Titel „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288“ vom 18.11.2015 (Anlage B9). Auf S. 2 dieses Dokumentes heißt es:

„Die angehängten Unterlagen zu

- Applikationsrichtlinien für Serien- und Neuprojekte EA288 sowie*
- Freigabevorgaben für EA288 Projekte*

sind inhaltlich mit den Zulassungsbehörden (KBA) und dem Rechtswesen vereinbart und für die betroffenen Aggregate bindende Entwicklungsvorgaben. “

Auf S. 5 dieses Dokumentes heißt es unter der Überschrift „Fahrkurven EA288 SCR“ unter „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) “

Weiter heißt es dort:

„SOP vor KW22/16 (für SOP, Modellpflege): Fahrkurven dürfen nicht zur Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte genutzt werden. Diese müssen durch Ausbedatung oder Software-Änderung entfernt werden. Möglicherweise notwendige Umschaltungen zur Einhaltung der Emissions- und OBD-Grenzwerte müssen auf Basis physikalischer Randbedingungen erfolgen.

SOP ab KW22/16 (für SOP, Modellpflege): Bei neuen Freigaben sind die Fahrkurven aus der Software entfernt. Umschaltungen oder die Platzierung von Abgasnachbehandlungsevents muss auf Basis physikalischer Randbedingungen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für Roh- und Endrohremissionen erfolgen. “

Mit Schreiben vom 29.12.2015 übersandte die Beklagte dieses Dokument an das Kraftfahrtbundesamt (KBA). In dem Schreiben führte die Beklagte u.a. aus:

haben wir Ihnen am 2.10.2015 in Ihrem Haus die hierbei im Fokus stehende Umschalteneinrichtung an den Aggregaten EA189 EU5 dargelegt und erläutert. Ergänzend haben wir in diesem Gespräch aufgezeigt, dass die in den Motorsteuergeräten (MSG) hinterlegte Fahrkurve, mit welcher die Optimierung der NOx-Emissionen bei dem bezeichneten Aggregat vorgenommen wurde, zwar auch in dem Nachfolgeaggregat EA288 enthalten ist, hier aber nicht zu einer Optimierung der NOx-Emissionen im Prüfstandsbetrieb genutzt wurde. “

Mit anwaltlichem Schreiben vom 15.03.2020 (Anlage K4) forderte der Kläger die Beklagte zur Leistung von Schadensersatz Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges innerhalb von zwei Wochen ab Zugang des Schreibens auf.

Der Kläger behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug werde die Abgasrückführungsrate ab 2.750 Umdrehungen auf Null zurückgefahren. Weiter sei in dem Fahrzeug auch ein sog. Thermofenster verbaut. Zudem sei das OBD-System („On-Board-Diagnose-System“) so programmiert worden, dass es bei einer Inspektion fälschlicherweise meldete, dass das Abgassystem des Fahrzeug ordnungsgemäß funktionierte.

Der Kläger ist der Auffassung, die Beklagte habe ihn in einer gegen die guten Sitten verstoßender Weise vorsätzlich geschädigt. Die Unzulässigkeit der verbauten Abschalteinrichtung sei ihr bewusst gewesen. Es liege eine gezielte Manipulationsstrategie des gesamten Konzerns der Beklagten vor. Der Vorstand der Beklagten habe von dieser zumindest gewusst und diese gebilligt.

Der Kläger hat zunächst mit dem Klageantrag zu 1. einen Betrag in Höhe von 27.493,47 EUR verlangt. In der mündlichen Verhandlung hat er diesen Antrag in Höhe von 931,35 EUR für erledigt erklärt; die Beklagte hat sich der Erledigungserklärung nicht angeschlossen. Der Kläger beantragt nunmehr:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin EUR 26.562,12 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 29. März 2020 zu zahlen. Die Verurteilung erfolgt Zug-um-Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeuges der Marke Audi vom Typ A5 2.0 TDI Cabrio mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] nebst zwei Fahrzeugschlüsseln, Kfz-Schein, Kfz-Brief und Serviceheft.

Hilfsweise wird beantragt:

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin 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 Audi vom Typ A5 2.0 TDI Cabrio mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) [REDACTED] resultieren.

Weiter wird beantragt:

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

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

5. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klägerin entstandenen Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 2.434,74 freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, dass das Beibehalten der hohen AGR-Rate bei Erreichung der Betriebstemperatur des SCR, die allenfalls im allerletzten Teil des NEFZ erreicht werde, keine relevanten Auswirkungen für das Einhalten des gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerts von 80 mg/km habe.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist mit Ausnahme des Antrages zu 4. zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

I.

Die einseitige (Teil-) Erledigungserklärung des Klägers ist als nach § 264 Nr. 2 ZPO privilegierter Übergang in einen Antrag auf Feststellung der (Teil-) Erledigung des Rechtsstreits zu werten, für den ein Feststellungsinteresse (§ 256 Abs. 1 ZPO) mit Blick auf das insoweit bestehende Kosteninteresse besteht.

Ein Feststellungsinteresse für den Klageantrag zu 3. folgt aus §§ 756 Abs. 1, 765 Nr. 1 ZPO.

Ein Feststellungsinteresse für den Klageantrag zu 4. besteht nicht. Ein solches folgt nicht aus § 302 Nr. 1 InsO, da eine Restschuldbefreiung nur bei natürlichen Personen in Betracht kommt. Es folgt auch nicht aus § 850f Abs. 2 ZPO, da nicht

ersichtlich ist, dass die Beklagte als juristische Person ein Arbeitseinkommen erzielt. Schließlich folgt es auch nicht aus § 393 BGB, da nicht dargelegt ist, welche Ansprüche seitens der Beklagten der Kläger befürchtet, vor denen er seinen Anspruch schützen müsste. ■

II.

1. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB, jedoch nur in Höhe von 25.074,75 EUR, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges, zu.

a) Das Verhalten der Beklagten ist als sittenwidrig zu qualifizieren.

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 (BGH NJW 2020, 1962 Rn. 15, auch zum Folgenden). 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 Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen.

Der BGH hat auf dieser Grundlage zu dem Verhalten der hiesigen Beklagten im Zusammenhang mit dem Motor EA 189 ausgeführt, dass die Beklagte „auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht hat, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -Untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt.“

Diese Erwägungen treffen nach den hier getroffenen Feststellungen im Ergebnis auch auf das Verhalten der Beklagten im Zusammenhang mit dem Motor EA 288 mit SCR-Technologie, in Verkehr gebracht vor der 22. KW 2016, zu. Dazu im Einzelnen:

aa) Die Fahrkurvenerkennung, deren Funktionsweise vorliegend unstreitig ist, stellt eine unzulässige Abschaltseinrichtung nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 dar.

Nach Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 ist eine „Abschaltseinrichtung“ 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 Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Die hier verwendete Fahrkurvenerkennung führt dazu, dass insofern auf die Funktion eines Teiles des Emissionskontrollsystems eingewirkt wird, als das System der Abgasrückführung im Modus „AGR High“ belassen wird, obwohl es im normalen Fahrzeugbetrieb mit Erreichen der Betriebstemperatur des SCR auf den Modus „AGR low“ umgeschaltet hätte. Damit wird dennotwendig die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringert gegenüber den Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Die Beklagte räumt auch ein, dass es insofern jedenfalls zu messbaren Auswirkungen kommen kann.

Einer der Ausnahmetatbestände des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 liegt nicht vor.

Die Beklagte beruft sich darauf, dass eine (unzulässige) Abschaltseinrichtung nicht vorliege, wenn die Abschaltseinrichtung nicht erforderlich ist, um die maßgeblichen Grenzwerte einzuhalten (sog. Grenzwertkausalität). Für eine solche Einschränkung enthalten Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 jedoch keinerlei Anhalt (vgl. auch OLG Naumburg BeckRS 2021, 8880 Rn. 25; LG Offenburg BeckRS 2020, 16625 Rn. 27). Insbesondere ist schlicht unverständlich, inwiefern aus dem von der Beklagten herangezogenen Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. c) VO (EG) Nr. 715/2007, demzufolge eine Abschaltseinrichtung nicht unzulässig ist, wenn die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind, eine solche Einschränkung folgen soll.

bb) Die Beklagte hat die Verwendung dieser unzulässigen Abschaltseinrichtung gegenüber dem KBA über längere Zeit verheimlicht. Das folgt daraus, dass die

Beklagte selbst vorträgt, das KBA erst ab Oktober 2015 über die Funktionsweise der Fahrkurvenerkennung beim Motor EA 288 aufgeklärt zu haben.

Es kann auch nicht festgestellt werden, dass die Beklagte zumindest ab Oktober 2015 das KBA vollständig aufgeklärt hat. Denn in dem von der Beklagten vorgelegten Schreiben an das KBA vom 29.12.2015 heißt es, dass die Fahrkurvenerkennung bei dem Motor EA 288 „nicht zu einer Optimierung der NOx-Emissionen im Prüfstandsbetrieb genutzt wurde“. Damit wird aber nicht nur eine angeblich fehlende Grenzwertkausalität in Abrede gestellt, sondern jeder Einfluss auf die NOx-Emissionen im Prüfstandsbetrieb gegenüber dem Realbetrieb. Diese Behauptung ist, nach den Ausführungen oben unter I. 1. a) aa) und dem eigenen Vorbringen der Beklagten im hiesigen Prozess, schlicht unzutreffend.

Die bloße Offenlegung gegenüber dem KBA ist auch von vornherein nicht mit der nach außen erkennbar gewordenen Verhaltensänderung der Beklagten ab September 2015 im Zusammenhang mit dem Motor EA 189 zu vergleichen, die den BGH (vgl. BGH NJW 2020, 2798 Rn. 34 ff.) insoweit zu einer Verneinung der Sittenwidrigkeit des Handelns, der Beklagten bewogen haben (vgl. OLG Naumburg BeckRS 2021, 8880 Rn. 29).

cc) Die für die Beklagte handelnden Personen haben auch in dem Bewusstsein gehandelt, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen (vgl. zu dieser Anforderung an die Annahme sittenwidrigen Handelns beim sog. Thermofenster, BGH NJW 2021, 921 Rn. 19).

Dafür spricht zunächst grundlegend, dass hier - anders als etwa beim sog. Thermofenster - eine Funktion vorliegt, die danach unterscheidet, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Die Unzulässigkeit einer solchen Abschalteneinrichtung liegt auf der Hand; zumal die im hiesigen Prozess vertretene, entgegenstehende Rechtsauffassung der Beklagten jeder Grundlage entbehrt. Das Bewusstsein der Unzulässigkeit des eigenen Handelns wird auch dadurch belegt, dass die Beklagte dem KBA die Abschalteneinrichtung nicht im Typengenehmigungsverfahren offen gelegt hat. Soweit das KBA die Rechtsauffassung der Beklagten ausweislich der in anderen Verfahren erteilten, amtlichen Auskünfte offenbar teilt, ist festzustellen, dass insoweit nicht die Beklagte bei Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeuges einer bereits bestehenden Rechtsauffassung gefolgt ist, sondern das KBA sich dieser von der Beklagten angeführten Rechtsauffassung erst nachträglich angeschlossen hat (vgl. OLG Naumburg BeckRS 2021, 8880 Rn. 31). Damit konnte die Beklagte aber im Voraus nicht rechnen und das hat sie offenbar auch nicht getan, weil sie sonst die Funktion dem KBA nicht erst ab Oktober 2015 offengelegt hätte.

b) Dem Kläger ist durch das sittenwidrige Verhalten der Beklagten auch ein Schaden entstanden (§ 249 Abs. 1 BGB), der in dem Abschluss des (ungewollten) Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug liegt.

Nach der einschlägigen Rechtsprechung des BGH (vgl. BGH NJW 2020, 1962 Rn. 44 ff.) ist von einem Erfahrungssatz auszugehen, wonach auszuschließen ist, dass ein Käufer ein Fahrzeug erwirbt, dem eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung auch nur abstrakt droht und bei dem im Zeitpunkt des Erwerbs in keiner Weise absehbar ist, ob dieses Problem behoben werden kann. Vorliegend ist das streitgegenständliche Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgestattet, sodass jederzeit die Gefahr einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 Abs. 1 FZV besteht. Dem steht nicht entgegen, dass das KBA öffentlich und in amtlichen Auskünften bislang stets mitteilt, dass trotz zahlreicher Tests bei Fahrzeugen mit dem Motor EA 288 keine unzulässige Abschaltseinrichtung festgestellt wurde. Denn jedenfalls soweit Modelle mit SCR-Technologie, die nach der 22. KW 2016 in Verkehr gebracht wurden, betroffen sind, beruht diese Ansicht des KBA auf einer unzutreffenden Rechtsauffassung [vgl. dazu oben unter II. 1. a) aa)], die sich jederzeit ändern kann.

c) Ein Schädigungsvorsatz der für die Beklagten handelnden Personen ist anzunehmen (vgl. BGH NJW 2020, 1962 Rn. 60 ff.). Auf die Ausführungen oben unter 11.1.a) cc) wird Bezug genommen.

d) Die Beklagte muss sich das Verhalten ihres (damaligen) Vorstandes nach § 31 BGB analog zurechnen lassen (vgl. BGH NJW 2020, 1962 Rn. 29 ff.). Die Beklagte hat die von dem Kläger behauptete Kenntnis und Billigung der hier relevanten Abgasstrategie durch seinen (damaligen) Vorstand nicht bestritten, sodass der * Vortrag als zugestanden anzusehen ist (§ 138 Abs. 3 ZPO).

e) Nach § 249 Abs. 1 BGB muss die Beklagte den Kläger im Wege des Schadensersatzes so stellen, wie er ohne die schädigende Handlung stünde. Danach sind von dem gezahlten Bruttokaufpreis im Wege des Vorteilsausgleichs die gezogenen Nutzungen abzuziehen (vgl. BGH NJW 2020, 1962 Rn. 64 ff.). Der Wert der gezogenen Nutzungen ist dadurch zu berechnen, dass der vom Kläger für das Fahrzeug gezahlte Bruttokaufpreis durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH NJW 2020, 1962 Rn. 80).

Die Gesamtlaufleistung des streitgegenständlichen Fahrzeuges schätzt das Gericht nach § 287 ZPO im Einklang mit der klägerischen Annahme, der die Beklagte nicht entgegengetreten ist, auf 300.000 km. Abzüglich des Kilometerstandes zum Kaufzeitpunkt von 7.898 km ergibt sich eine Restlaufleistung von 292.102 km. Unter Heranziehung des Bruttokaufpreis in Höhe von 35.815,00 EUR und der zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung gefahrenen 87.596 km ergibt sich als Wert

der gezogenen Nutzungen ein Betrag von 10.740,25 EUR. Daraus folgt der zu zahlende Betrag von 25.074,75 EUR.

f) Ein Zinsanspruch besteht nur aus §§ 288, 291 BGB ab Rechtshängigkeit der Klage. Ein Verzugseintritt zum 29.03.2020, oder einem bestimmten anderen Zeitpunkt, ist nicht feststellbar. Der Kläger hat im anwaltlichen Schriftsatz vom 15.03.2020 die Leistung innerhalb von zwei Wochen „ab Zugang dieses Schreibens“ gefordert. Zum Zeitpunkt des Zugangs des Schreibens bei der Beklagten ist jedoch nichts vorgetragen.

2. Der Feststellungsantrag zur teilweisen Erledigung des Rechtsstreits ist begründet. Hinsichtlich der seit Klageeinreichung gefahrenen Kilometer hat sich der Kläger einen der Höhe nach zutreffenden Gebrauchsvorteil anrechnen lassen. In dieser Höhe hat sich der Rechtsstreit erledigt, d. h., war die Klage vorher zulässig und begründet.

3. Der Feststellungsantrag zum Annahmeverzug ist begründet, da die Beklagte sich gemäß § 293 BGB im Annahmeverzug befindet. Der Kläger hat im laufenden Rechtsstreit, in dem die Beklagte ihre fehlende Leistungsbereitschaft zu erkennen gegeben hat, ihr wörtliches Angebot (§ 295 S. 1 BGB) aus dem anwaltlichen Schriftsatz vom 15.03.2020 jedenfalls konkludent aufrechterhalten.

4. Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus § 826 BGB, jedoch nur in Höhe von 1.358,86 EUR.

Die Rechtsanwaltskosten für das Schreiben vom 15.03.2020 sind Teil des nach § 249 Abs. 1 BGB ersatzfähigen Schadens, da der Kläger sich angesichts der Komplexität der Sach- und Rechtslage zur Geltendmachung seiner Ansprüche vorgerichtlicher anwaltlicher Unterstützung bedienen durfte.

Der Höhe nach können Gebühren nach einem Gegenstandswert von bis 30.000,00 EUR und einer 1,3 Gebühr zuzüglich Auslagenpauschale und 19 % Mehrwertsteuer verlangt werden, was einen Betrag von 1.358,86 EUR ergibt. Eine Gebühr von mehr als 1,3 kann nach Nr. 2300 W RVG nur verlangt werden, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig war. Das kann hier jedenfalls im Hinblick darauf nicht erkannt werden, dass die Prozessbevollmächtigten des Klägers in einer Vielzahl vergleichbarer Fälle tätig werden und offenbar auf bereits vorgefertigte Muster für ihre Schriftsätze zurückgreifen. Das zeigt sich hier insbesondere daran, dass in der Klageschrift ab S. 115 Bezugnahmen auf „die Klägerin“ blau unterstrichen sind.

5. Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 Abs. 1, 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

Der Streitwert wird auf bis 30.000,00 EUR festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Landgericht Düsseldorf statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder das Landgericht die Beschwerde zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Landgericht Düsseldorf, [REDACTED], schriftlich in deutscher Sprache oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerde kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichtes abgegeben werden. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. '

Hinweis zum elektronischen Rechtsverkehr:

Die Einlegung ist auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts möglich. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 130a ZPO nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (BGBl. 2017 I, S. 3803) eingereicht werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Dr. [REDACTED]

Beglaubigt ,
Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle
Landgericht Düsseldorf



Verkündet am 09.06.2021

1
2

Graf, Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Verkündet am 09.06.2021

zbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle