



Landgericht Lüneburg

Geschäfts-Nr.:
3 O 237/18

Beglaubigte Abschrift

Verkündet am:
09.04.2019

Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In dem Rechtsstreit

der

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. HAHN Rechtsanwälte PartG mbB,
Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

Volkswagen AG,

Beklagte

Prozessbevollmächtigte:

hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg auf die mündliche Verhandlung vom
19.3.2019 durch die Richterin am Landgericht Kreter als Einzelrichterin

für **R e c h t** erkannt:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 11.792,24 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.1.2019 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des PKW VW Tiguan Trend & Fun BM Techn. 2.0 I TDI, Fahrgestellnummer zu zahlen.
- II. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- III. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin zu 25 % und die Beklagte zu 75 %.
- IV. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Für die Beklagte ist das Urteil vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Herstellerin auf Schadensersatz wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges in Anspruch.

Am 15.2.2013 erwarb die Klägerin den streitbefangenen Neuwagen, einen VW Tiguan zum Preis von 27.199,63 €. Die Übergabe erfolgte am 2.5.2013 und wies einen Kilometerstand von 0 auf.

Die Beklagte ist die Herstellerin des streitbefangenen PKWs. Die Klägerin nutzt diesen seit der Übergabe im Zuge des Kaufs. Am 19.03.2019, dem Tage der mündlichen Verhandlung, trug die Klägerin mittels Abbildung des Tachostandes mit einer aktuellen Zeitung eine Laufleistung von 141.614 km vor.

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

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

Die Beklagte entwickelte daraufhin ein Umrüstungsprogramm. Durch ein Softwareupdate wird die Motorsteuerung dahingehend geändert, dass der Motor dauerhaft, also vor allem auch im regulären Fahrbetrieb, in dem ursprünglich nur für den Prüfstand vorgesehenen Steuerungsmodus betrieben wird; dieser Steuerungsmodus wird zugleich verändert. Durch Bescheid gab das Kraftfahrt-Bundesamt diese Umrüstung frei und bestätigte, dass die Maßnahme geeignet sei, die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen. Auch die Klägerin ließ die geänderte Software bei ihrem Fahrzeug aufspielen.

Der Kläger behauptet, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten die Entwicklung und Produktion von Dieselmotoren mit der geschilderten Motorsteuerungssoftware gekannt und gebilligt hätten. Der Anspruch fände seine Grundlage im Typengenehmigungsrecht und stütze sich sowohl auf eine vertragliche Grundlage als auch auf gesetzliche Ansprüche.

Die Klägerin beantragt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 16.809,37 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 15.2.2013 zu zahlen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs VW Tiguan Trend & Fun BM Techn. 2.0 I TDI, Fahrgestellnummer abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,2034377 € pro gefahrenen Kilometer seit dem 15.12.2018 (Laufleistung zum Zeitpunkt der Übergabe: 0 km), die sich nach folgender Formel berechnet:

$$(27.199,63 \text{ €} \times \text{gefahrte Kilometer}) : 350.000 \text{ km}$$

2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Annahme des i Ziffer 1. genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet.
3. festzustellen,, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1. genannten Fahrzeugs resultiere werden, zu ersetzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, ihre Vorstandsmitglieder hätten – nach derzeitigem Ermittlungsstand – keine Kenntnis von der Entwicklung und Verwendung der Motorsteuerungssoftware gehabt. Die Beklagte meint deshalb, dass ihr kein Verschulden anzulasten sei und Schadensersatzansprüche der klagenden Partei schon aus diesem Grunde nicht bestünden.

Darüber hinaus führe die Klägerin mit dem Fahrzeug beanstandungsfrei seit Erwerb. Der PKW entspreche den damaligen Vorgaben.

Die Zustellung der Klage an die Beklagte erfolgte am 10.1.2019.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und wie aus dem Tenor ersichtlich weit überwiegend begründet.

Die Klägerin ist nachweislich der vorgetragenen Umstände aktivlegitimiert.

I.

Die klagende Partei hat gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung, kraft dessen sie die Rückzahlung des Kaufpreises von 27.199,63 € abzüglich einer anzurechnenden Nutzungsentschädigung von 15.407,39 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Zinsen ab Rechtshängigkeit (10.1.2019) verlangen kann.

1. Die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs aus § 826 BGB sind erfüllt.

a) Die Herstellung und das Inverkehrbringen von PKWs mit Dieselmotoren des Typs EA 189 unter Verwendung einer Motorsteuerungssoftware, durch die die Abgasrückführungsrate und damit das Emissionsverhalten des Motors auf dem Prüfstand im Normzyklus anders gesteuert wird als im regulären Fahrbetrieb, erfüllt die Voraussetzungen einer sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung der jeweiligen Käufer derartiger Fahrzeuge im Sinne von § 826 BGB.

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

bb) Ein Schadensersatzanspruch gemäß § 826 BGB ist nicht unter dem Gesichtspunkt eines Vorrangs des Vertragsrechts ausgeschlossen. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug Gegenstand eines Kaufvertrages ist, den die Klägerin nicht mit der Beklagten, der Herstellerin des PKWs, sondern mit einem Autohaus geschlossen hat, schränkt die klagende Partei in ihren Rechten nicht dergestalt ein, dass sie Rechte wegen eines im Zuge von Abschluss und Abwicklung des Vertrages entstandenen Schadens nur gegenüber dem Autohaus als ihrem Vertragspartner und nicht auch gegenüber der Beklagten als Herstellerin des PKWs geltend machen könnte. Die Wertungen des Vertragsrechts werden durch eine Anwendung deliktischer Normen nicht umgangen, weil sich die Beklagte als Herstellerin und Kenntnisgeberin an den Verkäufer dieses zurechnen lassen muss und dieser Anspruch daher zu bejahen ist.

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

(1) Dabei geht das Gericht davon aus, dass die von der Beklagten zum Einsatz gebrachte Motorsteuerung einen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) 715/2007 i. V. m. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 darstellt, weil sie eine Abschaltvorrichtung ist, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert. Aus Art. 3 Nr. 4, 6 VO (EG) 715/2007 ergibt sich, dass Stickoxide, auf die sich die fragliche Motorsteuerung auswirkt, Immissionen im Sinne der Richtlinie sind. Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007 definiert die Abschaltvorrichtung als ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirkung des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Aus der umfassenden Formulierung und dem weitgefassten Schutzzweck der Richtlinie, die der Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte sowie insbesondere einer erheblichen Minderung der Stickoxidemissionen bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren dient – vergleiche Nr. 6 der Erwägungsgründe zur Richtlinie VO (EG) 715/2007 – , wird erkennbar, dass die Vorschrift umfassend auch solche Konstellationen abdecken soll, in denen konstruktionsbedingt, auch durch Steuerung technischer Einrichtungen mittels Software, Unterschiede zwischen dem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und im Normalbetrieb bestehen. Dies folgt auch aus Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007: Danach hat der Hersteller ein Fahrzeug so auszurüsten und Bauteile, die das Emissionsverhalten zu beeinflussen geeignet sind, so zu konstruieren, zu fertigen und zu montieren, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Hierdurch wird erkennbar, dass eine Einrichtung, die zu geringerem Schadstoffausstoß im Testbetrieb und demgegenüber höherem Schadstoffausstoß bei Nutzung des Fahrzeugs im regulären Straßenverkehr führt, unterbunden werden soll.

(2) Die maßgebliche Schädigungshandlung der Beklagten liegt damit im Inverkehrbringen des Dieselmotors mit der gesetzeswidrigen Motorsteuerung. Dabei setzte sich die Beklagte gezielt – denn anders als gezielt ist der Einbau der geschilderten Motorsteuerung nicht denkbar – über die einschlägigen Rechtsvorschriften hinweg. Der Zweck dieses Vorgehens lag im Streben nach wirtschaftlichem Gewinn; ein anderer Zweck ist weder ersichtlich noch vorstellbar. Zwar ist Gewinnstreben als Motiv des Handelns eines Wirtschaftsunternehmens nicht verwerflich; im

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

(3) Darüber hinaus hat sich die Beklagte über die Interessen einer Vielzahl von Kraftfahrzeug-Verkäufern hinweggesetzt, denen die Motorsteuerung der Dieselmotoren zunächst ebenso wenig bekannt war und bekannt sein konnte wie den Käufern. Die Verkäufer, unter denen vor allem eigene Vertragshändler der Beklagten waren, hafteten den Käufern gegenüber verschuldensunabhängig aus kaufrechtlicher Gewährleistung, weil die Ausstattung eines Fahrzeugs mit der rechtswidrigen Motorsteuerung eine Abweichung von der üblicherweise zu erwartenden Beschaffenheit eines Fahrzeugs ist und damit einen Sachmangel im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB begründet. Die Beklagte hat so eine Vielzahl von gutgläubigen Verkäufern, insbesondere solche, mit denen sie selbst langfristig vertraglich verbunden ist, verschuldensunabhängigen Gewährleistungsrechten der Käufer ausgesetzt.

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

ee) Der klagenden Partei ist durch das Verhalten der Beklagten auch ein Schaden entstanden.

(1) Ein Schaden ist nicht nur dann anzunehmen, wenn sich bei dem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch dann, wenn die Differenzhypothese vordergründig nicht zu einem rechnerischen Schaden führt, die Annahme eines Vermögensschadens auf einer anderen Beurteilungsgrundlage nicht von vornherein ausgeschlossen. Denn die Differenzhypothese muss stets einer normativen Kontrolle unterzogen werden, weil sie für sich genommen zunächst eine wertneutrale Rechenoperation darstellt. Dabei ist einerseits das konkrete haftungsbegründende Ereignis als Haftungsgrundlage zu berücksichtigen. Andererseits ist die darauf beruhende Vermögensminderung unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände sowie der Verkehrsauffassung in die Betrachtung einzubeziehen. Da der Schadensersatz dazu dient, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen, ist der Schadensbegriff im Ansatz subjektbezogen. Deshalb kann jemand auch bei objektiver Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung dadurch einen Vermögensschaden erleiden, dass er durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte, und die Leistung für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist (BGHZ 161, 361, 366 f.).

(2) Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich der Abschluss des Kaufvertrages über das streitgegenständliche Fahrzeug für die klagende Partei als Schaden dar. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug infolge der Ausstattung mit der rechtswidrigen Motorsteuerung oder infolge der anschließenden Nachrüstung einen objektiven Minderwert oder andere Nachteile, etwa bei Motorleistung, Verbrauch, Emissionsverhalten oder Haltbarkeit, aufweist. Der Abschluss des Vertrages als solcher ist für die klagende Partei schon deshalb ein Schaden, weil dieser ein Fahrzeug erhalten hat, das den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht entspricht und von dem im Zeitpunkt des Kaufs – allein auf diesen Zeitpunkt kommt es für die Beurteilung des Schadens

an – nicht absehbar war, ob das Kraftfahrt-Bundesamt die Typgenehmigung entziehen und ob es der Beklagten gelingen würde, eine solche Entscheidung durch geeignete Nachrüstungsmaßnahmen zu verhindern. Wegen dieser Ungewissheit war das Fahrzeug für die klagende Partei nicht uneingeschränkt brauchbar. Denn üblicherweise erwartet der Käufer eines Kraftfahrzeugs, dass er dieses nicht nur zum Zeitpunkt des Kaufs, sondern langfristig zulässigerweise im Straßenverkehr nutzen und sich darauf auch verlassen kann.

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

ff) Die schädigende Handlung ist der Beklagten gemäß § 31 BGB zuzurechnen. Denn es ist als unstreitig anzusehen, dass die Mitglieder des Vorstands der Beklagten von Entwicklung und Vertrieb der Dieselmotoren mit der rechtswidrigen Motorsteuerung wussten und diese billigten. Die klagende Partei hat eine entsprechende Kenntnis auf Vorstandsebene der Beklagten hinreichend substantiiert behauptet. Sie hat diejenigen Anhaltspunkte vorgetragen, die für sie als außenstehender Person erkennbar waren und für eine Kenntnis sprechen können. Der Beklagten obliegt demgegenüber eine sekundäre Darlegungslast, der sie nicht hinreichend nachgekommen ist. Eine solche sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der darlegungspflichtigen Partei darf sich in dieser Situation nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind (BGHZ 140, 156, 158 f.). Dies ist hier der Fall. Die klagende Partei hat keinen Einblick in die Entscheidungs- und Organisationsstruktur der Beklagten, während es dieser selbst angesichts ihrer unternehmerischen Struktur zwanglos möglich ist, mitzuteilen, wie die Entscheidungs- und Informationswege, die zu Entwicklung und Vertrieb der Motoren geführt haben, beschaffen waren. Der Vortrag der klagenden Partei, der Vorstand der Beklagten habe Entwicklung und

Vertrieb der Motoren angeordnet oder zumindest gebilligt, ist demnach hinreichend substantiiert, während das Bestreiten der Beklagten diesbezüglich nicht ausreicht. Die Beklagte beruft sich nur allgemein darauf, dass der Vorstand nicht involviert gewesen sei, sondern die maßgeblichen Entscheidungen auf in der Unternehmenshierarchie niedriger gelagerten Ebenen getroffen worden seien. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, wer konkret bei ihr Kenntnis über den Einsatz der Motorsteuerung gehabt habe und wie die maßgeblichen Entscheidungswege verlaufen seien. Der Hinweis auf noch laufende, bereits länger andauernde und noch nicht abgeschlossene Ermittlungen im eigenen Unternehmen genügt insoweit nicht, zumal kaum nachvollziehbar ist, dass ein derart wichtiger Entwicklungs- und Produktionsschritt ausschließlich im Verborgenen und in Kenntnis nur weniger untergeordneter Mitarbeiter geschehen sein soll. Hieran ändert auch das vorgelegte Rechtsgutachten der Beklagten zur subsidiären Darlegungspflicht nichts.

So hat am 25.3.2019 das OLG Braunschweig in der Musterklage der Anleger ebenfalls entschieden, dass eine Zurechnung gemäß § 31 BGB zu erfolgen hat.

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

b) Rechtsfolge des Schadensersatzanspruchs ist der Anspruch auf Zahlung von 11.792,24 € Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitbefangenen Fahrzeugs. Die Beklagte hat im Wege der Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 1 BGB das Fahrzeug zurückzunehmen, weil nur so der im Abschluss des Vertrages liegende Schaden beseitigt werden kann.

Der Betrag von 11.92,24 € ergibt sich aus der Differenz des Kaufpreises von 27.199,63 € und einer mit 15.407,39 € zu bemessenen Nutzungsentschädigung. Diese ist zulasten der klagenden Partei unter dem Gesichtspunkt des Bereicherungsverbots im Deliktsrecht als Vorteilsausgleichung anzusetzen. Denn der Kläger hat das Fahrzeug tatsächlich genutzt und damit Gebrauchsvorteile gezogen, denen ein eigenständiger Vermögenswert zukommt. Bei der Berechnung der Nutzungsentschädigung ist die durch den Gebrauch der klagenden Partei

entstandene Laufleistung ins Verhältnis zu setzen zu der zu erwartenden Gesamtleistung eines derartigen Fahrzeugs. Dabei kommt es nicht auf die bei sorgfältiger Pflege und zuverlässiger Wartung technisch mögliche Gesamtleistung an, sondern auf die üblicherweise zu erwartende Nutzungsdauer. Diese schätzt das Gericht in der Erwägung, dass Dieselfahrzeuge erfahrungsgemäß hohe Laufleistungen zulassen, gerade moderne Fahrzeuge mit aufwendiger Bauweise und komplexen elektronischen Bauteilen aber auch dem Risiko hoher Instandhaltungskosten bei zunehmender Laufleistung unterliegen, so dass die technisch mögliche Gesamtleistung tatsächlich nur sehr selten erreicht wird, auf 250.000 km. Im Verhältnis zu dieser Gesamtleistung folgt aus dem Kilometerstand des klägerischen Fahrzeugs am Tag der mündlichen Verhandlung am 19.3.2019 und dem Kilometerstand beim Kauf von 0 km die Nutzungsentschädigung in Höhe von 15.407,39 €. €.

2. Der weitere Antrag der Klägerin, festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, ist nicht begründet. Die Voraussetzungen des Annahmeverzuges sind nicht erfüllt. Die Klägerin hat der Beklagten nicht unter Fristsetzung die Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs durch Abholung Zug um Zug gegen Erfüllung des Zahlungsanspruchs angeboten. Selbst wenn ein Angebot vorgelegen hätte, hätte dieses nicht dem um die Nutzungsentschädigung reduzierten Betrag entsprochen.

3. Der Feststellungsantrag betreffend den Ersatz weiterer Schäden ist unzulässig.

Es fehlt am Feststellungsinteresse. Die klagende Partei konnte die allenfalls zustehenden Ansprüche (Erstattung des Kaufpreises abzgl. Nutzungen, Zug-um-Zug gegen Übergabe und -eignung des PKW) beziffern und per Leistungsklage verfolgen. Weitere aber noch nicht bezifferbare Schadenspositionen ergeben sich aus dem Klagevorbringen nicht, jedenfalls nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit. Bei reinen Vermögensschäden erfordert eine vorbeugende Feststellungsklage die Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadenseintritts, wobei ausreichend, aber auch erforderlich ist, dass nach der Lebenserfahrung und dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein erst künftig aus dem Rechtsverhältnis erwachsender Schaden angenommen werden kann. Hingegen besteht ein Feststellungsinteresse für einen künftigen Anspruch auf Ersatz eines allgemeinen Vermögensschadens regelmäßig nicht, wenn der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist (st. Rspr. des BGH, vgl. z.B. Urteil vom 10. Juli 2014 - IX ZR 197/12 -, Rn. 11, juris m.w.N.). Das Feststellungsinteresse kann - entgegen LG Offenburg, Urteil vom 12. Mai 2017, Az 6 O 119/16, Rn. 17 in juris - auch nicht mit der Erwägung bejaht werden, weitere von der Beklagten ggfs. zu ersetzende Begleitschäden seien, auch wenn sie nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit drohen, jedenfalls verjährungsbedroht. Verjährung droht der klagenden Partei bezüglich derzeit nicht absehbarer Schadensteile nicht, denn solange er keine Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis von Fakten hat, die ihm die zumutbare Erhebung einer Feststellungsklage

ermöglichen, fehlt es an den subjektiven Voraussetzungen des Verjährungsbeginns nach § 199 BGB. Maßgeblich für den Verjährungsbeginn ist, ob der Geschädigte zumindest eine Feststellungsklage erheben könnte, die bei verständiger Würdigung der ihm bekannten Tatsachen so viel Aussicht auf Erfolg bietet, dass sie für ihn zumutbar ist (Lakkis in: Herberger/Martinek/Rüßmann u.a., jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 199 BGB, Rn. 159 m.w.N.). Solange sich ein weiterer Schaden nicht hinreichend wahrscheinlich abzeichnet, ist im vorliegenden Fall eine Feststellungsklage aber gerade nicht zumutbar, sondern unzulässig (s.o.).

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht nach § 709 Satz 1, 2 ZPO.

Kreter

Beglaubigt
Lüneburg, 09. April 2019

Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist einzulegen innerhalb einer Notfrist von einem Monat bei dem Oberlandesgericht Celle, 29221 Celle, Schloßplatz 2.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Beschwerdegegenstand 600,00 € übersteigt oder das Gericht die Berufung in diesem Urteil zugelassen hat. Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.