

Aktenzeichen:
3 O 267/18



Landgericht Ravensburg

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Hahn**, Alter Steinweg 1, 20459 Hamburg,

gegen

Volkswagen AG, vertreten durch d. Vorstand, dieser vertr.d.d. Vorsitzenden Dr. Herbert Diess,
Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

wegen Schadensersatzes

hat das Landgericht Ravensburg - 3. Zivilkammer - durch die Richterin am Landgericht Dr. Klein
als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 06.05.2019 für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 19.351,37 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von
5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 15.01.2019 zu zahlen, Zug um
Zug gegen Übereignung und Herausgabe des VW Touran, Fahrzeugidentifikationsnummer

2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Klageantrag Ziffer 1 genannten PKW im Annahmeverzug befindet.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen, dabei der Klagantrag Ziff. 3 als unzulässig.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin 71 % und die Beklagte 29 %.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin kann eine Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in 110 % des aus dem Urteil zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
6. Der Streitwert wird auf 23.921,51 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der Beklagten im Wege des Schadensersatzes die Rückabwicklung eines Kaufvertrags über einen Diesel-PKW.

Mit Kaufvertrag vom 08.05.2015 erwarb die Klägerin bei der Fa. ei-
einen gebrauchten VW Touran Cross 2.0 TDI DSG Cross zum Preis von 27.500,- € mit einer Laufleistung von bisher 28.468 km bei Übergabe (Anlage K20).

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem Dieselmotor EA 189 EU 5, der von der Beklagten entwickelt und hergestellt wurde, ausgestattet. Die Abgasrückführung funktionierte bei dem Motor mit der im Auslieferungszustand installierten Software nach zwei unterschiedlichen Betriebsarten: In dem NOx - optimierten Modus 1 kommt es im Testmodus NEFZ zu einer höheren Abgasrückführungsrate und damit verbunden geringeren Stickoxid-Emissionen, während im Modus 0, der faktisch im normalen Straßenbetrieb aktiv ist, eine geringere Abgasrückführung stattfindet mit der Folge höherer Stickoxid-Emissionen.

Diese Besonderheit wurde im Laufe des Jahres 2015 aufgedeckt und ist unter dem Begriff „Abgasskandal“ und „Manipulationsoftware“ bekannt. Das Kraftfahrtbundesamt erließ mit Bescheid vom 15.10.2015 nachträgliche Nebenbestimmungen in Bezug auf die erteilte EG-Typengenehmigung. Die Beklagte entwickelte im Anschluss daran technische Maßnahmen zur Überarbeitung

des klägerischen Fahrzeugs. Das Kraftfahrtsbundesamt hat die Freigabe für das Software-Update für den von der Klägerin gefahrenen Fahrzeugtyp erteilt. Das klägerische Fahrzeug erhielt zwischenzeitlich das Software-Update und hatten bei Schluss der mündlichen Verhandlung eine Laufleistung von 94.111 km.

Die Klägerin meint, ihr stehe gegen die Beklagte ein deliktischer Schadensersatzanspruch aus diversen Anspruchsgrundlagen zu.

Sie trägt hierzu vor, das Fahrzeug sei bewusst mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet worden und die Beklagte müsse sich das Verhalten ihrer Mitarbeiter, die die Steuerungssoftware entwickelt und eingebaut haben, zurechnen lassen.

Sie meint, die Beklagte habe sie vorsätzlich sittenwidrig geschädigt. Sie behauptet, sie hätte das mit einem Makel behaftete Fahrzeug nicht erworben, wenn sie gewusst hätte, dass es mit einer nicht gesetzeskonformen Steuerungssoftware ausgerüstet ist.

Sie verlangt daher die Rückabwicklung des Kaufs, wobei sie sich ausgehend von einer zu schätzenden Gesamtlaufleistung des Fahrzeugs von je 350.000 Kilometern eine Nutzungsentschädigung anrechnen lässt, die Feststellung des Annahmeverzugs und Ersatzpflicht für Zinsschäden gem. § 849 BGB sowie Ersatz außergerichtlich angefallener Rechtsanwaltsgebühren.

Die Klägerin beantragt:

- 1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 22.921,51 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 08.05.2015 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des VW Touran, Fahrzeugidentifikationsnummer abzüglich der Zahlung einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,085528 EUR pro gefahrenem km seit dem 18.10.2018 (Laufleistung zum Zeitpunkt der Übergabe: 28.468 km) die sich nach folgender Formel berechnet: $(27.500 \times \text{gefahrte Kilometer}) : 321.532 \text{ km}$;*
- 2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des in Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet;*
- 3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihr sämtliche weiteren Schäden, die aus dem Erwerb des in Ziffer 1 genannten Fahrzeuges resultieren werden zu ersetzen;*
- 4. die Beklagte zu verurteilen, außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von*

1.266,16 EUR freizuhalten.

Die Beklagte beantragt:

die Klage abzuweisen.

Sie führt zur Software des Dieselmotors und zur Durchführung technischer Maßnahmen (Software-Update) aus. Sie habe die Klägerin nicht getäuscht. Ein Entzug der Typengenehmigung drohe nicht. Es liege weder eine Täuschung noch ein vorsätzliches Handeln durch sie vor. Die Klägerin habe auch keinen Schaden erlitten.

Sie meint, eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung i.S.d. § 826 BGB liege nicht vor und auch die weitergehend geltend gemachten Anspruchsgrundlagen rechtfertigten mangels Tatbestandsmäßigkeit keine Haftung der Beklagten.

Sie meint, der Feststellungsantrag Ziff. 3 sei unzulässig und bestreitet die Aktivlegitimation hinsichtlich der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die Schriftsätze der Parteivertreter nebst Anlagen sowie die Sitzungsniederschrift vom 06.05.2019 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist in der Hauptsache überwiegend begründet, hinsichtlich der Nebenforderungen allerdings nur teilweise.

Im Einzelnen:

I.

Die Beklagte haftet der Klägerin dem Grunde nach aus §§ 826, 31 BGB:

1. Die Beklagte hat gegenüber der Klägerin vorsätzlich in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise gehandelt, indem sie den im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor des Typs EA 189 entwickelt und in Verkehr gebracht hat, bei dem mittels einer Software, die eine Prüfstandsituation erkennt und aufgrund dessen die Motorsteuerung umschaltet, damit in der Testsituation ein geringerer Abgasausstoß als im realen Fahrbetrieb vorliegt, verschleiert wird, dass das Fahrzeug die maßgeblichen Stickoxid-Grenzwerte entgegen Art. 5 Abs. 1

EG-VO Nr. 715/2007 nur auf dem Prüfstand einhält.

1.1. Das Inverkehrbringen des Motors mit der streitgegenständlichen Steuerungssoftware stellt sich als sittenwidrig dar.

1.1.1. Sittenwidrig ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch eine umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es 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 Tage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Urteil vom 15.10.2013 – VI ZR 124/12 –, NJW 2014, 1380, Rn. 8).

1.1.2. Nach diesen rechtlichen Maßstäben ist die Sittenwidrigkeit gegeben. Einen nachvollziehbaren und mit der Zielrichtung der EG-VO Nr. 715/2007 zu vereinbarenden Grund für den Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung hat die Beklagte nicht vorgetragen. Die Programmierung der Steuerungssoftware der Motoren des Typs EA 189 in der beschriebenen Weise zielte nach der Überzeugung des Gerichts offensichtlich darauf ab, zu verschleiern, dass die Motoren im Normalbetrieb die NOx-Grenzwerte nicht einhalten, und so zu erreichen, dass die Fahrzeuge eine Typpengenehmigung nach der EU-5-Norm erhalten und Kunden das Fahrzeug kaufen. Dabei kommt es auch nicht im Einzelnen darauf an, ob zwischen den Parteien ein direkter geschäftlicher Kontakt bestand und ob für die Klägerin die Einhaltung bestimmter Grenzwerte bei der Kaufentscheidung im Vordergrund stand. Die Emissions- und Verbrauchswerte bilden jedenfalls insoweit regelmäßig eine Grundlage für die Kaufentscheidung, als sich mit den auf dem Prüfstand ermittelten Werten das Preis-Leistungsverhältnis besser darstellte, als es mit den entsprechenden Werten im tatsächlichen Betrieb der Fall gewesen wäre. Diese Angaben hatten damit auf die Kaufentscheidungen der Klägerin Einfluss, ohne dass es darauf ankommt, ob sie im Verkaufsgespräch konkret geäußert hat, ein besonders schadstoffarmes Fahrzeug erwerben zu wollen oder es für sie der entscheidende, den Kaufentschluss beeinflussende Umstand darstellte (LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 – 3 O 252/16 –, Rn. 81 LG Ravensburg, Urteil vom 05.11.2018, Az.: 6 O 140/18). Es ist nach allgemeiner Lebenserfahrung davon auszugehen, dass Kaufinteressenten regelmäßig vom Erwerb eines Fahrzeugs mit einem Motor des streitgegenständlichen Typs Ab-

stand genommen hätten, wenn sie wahrheitsgemäß darüber aufgeklärt worden wären, dass die Grenzwerte der EG-VO Nr. 715/2007 nicht im normalen Fahrbetrieb im Straßenverkehr, sondern nur auf dem Prüfstand eingehalten werden. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass ein Kunde ein Fahrzeug erwerben möchte, dem aufgrund falscher Emissionswerte der Entzug der Zulassung droht (LG Baden-Baden, Urteil vom 27. April 2017 – 3 O 387/16 –, Rn. 69; LG Ravensburg, a. a. O.). Dass bei einer Weigerung, das Softwareupdate durchführen zu lassen, eine Betriebsuntersagung droht, ist auch nicht eine bloße abstrakte Befürchtung (vgl. auch BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 20, juris). Nach einer Entscheidung des VG Stuttgart (Beschluss vom 27. April 2018 – 8 K 1962/18 –, juris) sind Betriebsuntersagungen seitens der Zulassungsbehörden in solchen Fällen rechtmäßig. Schließlich ist davon auszugehen, dass Kaufinteressenten von dem Kauf Abstand genommen hätten, hätten sie gewusst, dass sie ein Fahrzeug erwerben, das mit einem die Wiederverkaufsmöglichkeit beeinflussenden Makel des Abgasskandal behaftet ist. Hinzu kommt, dass die streitgegenständliche Software offenbar verwendet wurde, um höhere Herstellungskosten zugunsten besserer Emissions- und Verbrauchswerte zu vermeiden bzw. ein positiveres, weil umweltgünstigeres Bild als die Konkurrenten am Markt zu erwecken. Der Einbau der Abschalteneinrichtung geschah somit nicht aus Gründen, welche die EG-VO Nr. 715/2007 als zulässig anerkennt (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Januar 2019 – VIII ZR 225/17 –, Rn. 13, juris), sondern ausschließlich, um sich am Markt besser zu positionieren und einen höheren Gewinn zu erzielen.

In der gebotenen Gesamtschau unter Berücksichtigung der Zielrichtung der EG-VO Nr. 715/2007 und der Interessen der Fahrzeugkäufer stellt sich das Verhalten der Beklagten als sittenwidrig dar.

2. Durch das sittenwidrige Verhalten ist der Klägerin ein Schaden entstanden. Der Schaden besteht hier bereits darin, dass die Klägerin einen Kaufvertrag abgeschlossen hat, den sie in Kenntnis dessen, dass der von der Beklagten entwickelte und in Verkehr gebrachte Motor über eine Software verfügt, aufgrund derer das Fahrzeug die maßgeblichen Abgasgrenzwerte nicht einhält, nicht abgeschlossen hätte. Es kann bereits deshalb offenbleiben, ob das installierte Update den Fehler ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Komponenten oder Eigenschaften des Fahrzeugs behoben hat, da hierdurch der Kaufvertrag nicht rückabgewickelt wird.
3. Die Beklagte handelte auch vorsätzlich. Die Beklagte muss gem. § 31 BGB für das Verhalten

ihrer satzungsmäßigen Vertreter einstehen.

- 3.1. Zwar trifft grundsätzlich die Klägerin für ein vorsätzliches Verhalten der Beklagten die Darlegungs- und Beweislast. Allerdings ist es hier der Beklagten ausnahmsweise zuzumuten, im Rahmen der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nach § 138 Abs. 2 ZPO kraft überlegener Kenntnis von den internen Betriebsstrukturen der Klägerin eine prozessordnungsgemäße Darlegung durch nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zu ermöglichen. Denn die Beklagte kennt im Gegensatz zu dem außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs stehenden Kläger die wesentlichen Tatsachen (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 32. Aufl., vor § 284 Rn. 34). Der Vorstand der Beklagten hat entweder selbst die Entscheidung getroffen, die Software zu entwickeln und einzubauen, oder verfügt jedenfalls über die Möglichkeit, festzustellen, auf welcher Ebene diese Entscheidung getroffen wurde. Die Klägerin hingegen kann zu den einzelnen Prozessen und Entscheidungen keine Informationen erhalten.
- 3.2. Die Beklagte kann sich folglich nicht damit entlasten, ihren Vorsatz abstrakt zu bestreiten. Wer die Zustimmung zur Konzeptionierung und zum Einsatz einer Software in einer unbestimmten Zahl von Neufahrzeugen erteilt, die einen geringeren als den tatsächlichen Stickoxid-Ausstoß vorspiegelt, hat üblicherweise auch eine wichtige Funktion in einem Unternehmen inne, da eine solch wesentliche unternehmerische Entscheidung regelmäßig nicht von untergeordneten Mitarbeitern ohne Einbeziehung von Entscheidungsträgern getroffen wird (vgl. LG Baden-Baden, Urteil vom 27. April 2017 – 3 O 387/16 –, Rn. 72). Es spricht unter diesen Umständen alles dafür, dass die Verantwortlichen im Sinne von § 31 BGB entweder selbst Kenntnis von der Konzeption der Steuerungssoftware hatten oder zumindest die ihnen obliegenden Pflichten bei der Auswahl und Überwachung der verantwortlichen Mitarbeiter erheblich vernachlässigt haben. Letzteres war – was allgemein bekannt ist – zuletzt Anlass für den Erlass eines Bußgeldbescheides durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig. Nachdem die Beklagte nicht offengelegt hat, wer konkret für die Entscheidung zum Einsatz der Software verantwortlich war und damit der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen ist, ist damit der Vortrag der Klägerin, wonach die Voraussetzungen einer Haftung nach § 31 BGB erfüllt sind, zugrunde zu legen (so auch LG Baden-Baden, Urteil vom 27. April 2017 – 3 O 387/16 –, Rn. 73 LG Hildesheim, Urteil vom 17. Januar 2017 – 3 O 139/16 –, Rn. 38 LG Kleve, Urteil vom 31. März 2017 – 3 O 252/16 –, Rn. 92).

Es konnte niemand davon ausgehen, dass ein Kunde ein Fahrzeug erwerben möchte, dem aufgrund falscher Emissionswerte der Entzug der Zulassung droht (vgl. LG Baden-Baden, Urteil vom 27. April 2017 – 3 O 387/16 –, Rn. 69, juris). Der Vorsatz der Beklagten bezog sich nicht nur auf den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung oder „Umschaltlogik“ als solchen, sondern auch auf die Schädigung der betroffenen Endkunden. Da hier die streitgegenständliche Motorsteuerungssoftware allein mit dem Ziel eingebaut wurde, das Genehmigungsverfahren zum Vorteil der Beklagten unzulässig zu beeinflussen und potentielle Käufer hierüber in Unkenntnis zu lassen, ist der Vorsatz der Beklagten hinsichtlich der für den Tatbestand des § 826 BGB relevanten objektiven Tatsachen zu bejahen (vgl. LG Heilbronn, Urteil vom 14. März 2018 – Ve 6 O 320/17 –, juris; LG Ravensburg, Urteil vom 30.07.2018, Az.: 3 O 30/18). Den verantwortlichen Mitarbeitern der Beklagten war zweifelsohne bewusst, dass die Emissions- und Verbrauchswerte für die Klägerin eine der Grundlagen für die Kaufentscheidungen bildeten.

II.

Die Klägerin kann im Rahmen ihres Anspruches auf Schadensersatz nach dem Maßstab der Differenzhypothese verlangen, so gestellt zu werden, wie sie ohne die Pflichtverletzung der Beklagten stünde. Bei dem vorliegend geltend gemachten „großen Schadensersatz“ ist dies die Rückabwicklung des Kaufvertrags. Allerdings muss sich die Klägerin im Rahmen des vorzunehmenden Vorteilsausgleichs gezogene Vorteile anrechnen lassen.

Der Gebrauchsvorteil ist nach der Methode der sog. linearen Teilwertabschreibung anhand des Kaufpreises, der gefahrenen Kilometer und der im Zeitpunkt des Kaufs zu erwartenden Fahrleistung des Fahrzeugs mittels folgender Formel zu berechnen:

$$\text{Gebrauchsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Kilometer}}{\text{voraussichtliche Restlaufleistung im Zeitpunkt des Kaufs}}$$

Insoweit schätzt das Gericht die Lebensdauer des streitgegenständlichen Motors nach § 287 ZPO auf 250.000 Kilometer.

Für den VW Touran errechnet sich so ein Gebrauchsvorteil von 8.148,63 €, den sich die Klägerin vom Kaufpreis (27.500 €) abziehen lassen muss. Dies ergibt einen offenen Schadensersatzbetrag in der Hauptsache von 19.351,37 €. Im Übrigen ist die Klage in der Hauptsache abzuweisen.

III.

1. Der Anspruch auf Prozesszins ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.
2. Einen weitergehenden Anspruch auf Verzinsung aus § 849 BGB analog auf Verzinsung des Kaufpreises ab dem Datum des Kaufvertragsschlusses besteht nach Auffassung des Gerichts nicht. Zwar greift die Norm nach der Rechtsprechung nicht nur bei Sachentziehung oder -beschädigung ein, sondern auch in Fällen, in denen dem Geschädigten Geld entzogen wurde (BGH NJW 2018, 2479; Versäumnisurteil vom. 26.11.2007 - II ZR 167/06, BeckRS 2008, 02103) und auch dann, wenn er die Zahlung auf andere Art und Weise geleistet hat. Wirtschaftlich besteht kein Unterschied zwischen der Übergabe von Bargeld, der Übergabe eines Schecks, der Einzahlung von Bargeld und einer Überweisung auf ein Konto (LG Essen, Urteil vom 04. September 2017 – 16 O 245/16 –, Rn. 102, juris). Vorliegend steht einer analogen Anwendbarkeit des § 849 BGB jedoch entgegen, dass keine ausfüllungsbedürftige planwidrige Regelungslücke in Fällen besteht, in denen durch einen dolos herbei geführten Vertragsschluss im Wesentlichen nur eine Vermögensumschichtung stattgefunden hat. Die Klägerin hat im Gegenzug zu ihrer Kaufpreiszahlung die wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit und das Eigentum am überlassenen Fahrzeug erlangt. Lediglich ergänzend ist anzuführen, dass die Klägerin nicht vorgetragen hat, wann sie tatsächlich den Kaufpreis bezahlt hat. Dies aber wäre entscheidend für den Zinsbeginn. Im Übrigen war die Klage daher abzuweisen.

IV.

Die Klägerin hat Anspruch auf Feststellung, dass sich die Beklagte mit der Annahme des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet. Das Feststellungsinteresse der Klägerin bezüglich des Klageantrags Ziff. 2 gegen die Beklagte liegt gem. § 256 Abs. 1 ZPO vor. Die Feststellung dient der erleichterten Vollstreckung des Zug um Zug geltend gemachten Leistungsanspruchs und ist hierzu erforderlich, vgl. §§ 756, 765 ZPO.

V.

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Feststellung der weitergehenden Ersatzpflicht der Beklagten für Schäden, die ihr aus dem Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs resultieren werden.

Der im Klagantrag Ziffer 3 formulierte Feststellungsantrag ist wegen seiner fehlenden Bestimmtheit unzulässig und deshalb in diesem Sinne abzuweisen.

1. Auch eine Feststellungsklage muss den Anforderungen des § 253 ZPO genügen. Insbesondere muss der Klageantrag im Sinne von § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO bestimmt sein, denn der Umfang der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft muss feststehen. Die erforderliche Bestimmtheit verlangt, dass das festzustellende Rechtsverhältnis genau bezeichnet wird. Dazu genügt es, dass der Kläger die rechtsbegründenden Tatsachen näher angibt. Soweit es sich um Schadensersatzansprüche handelt, ist eine bestimmte Bezeichnung des zum Ersatz verpflichtenden Ereignisses erforderlich (BGH, Urteil vom 10. Januar 1983 – VIII ZR 231/81 –, Rn. 39 ff. mwN, juris). Die erforderliche Bestimmtheit des Feststellungsantrages fehlt etwa dann, wenn er offen lässt, aufgrund welcher Handlung eine Schadensersatzpflicht festgestellt werden soll (OLG München, Beschluss vom 12. Juni 2018 – 8 U 3169/17 –, Rn. 3, juris).
2. Ebenso liegt es hier. Die Klägerin begehrt die Feststellung der Ersatzverpflichtung für Schäden, die ihr aus „dem Erwerb“ des im Klageantrag zu Ziffer 1 näher bezeichneten Fahrzeuges durch die Beklagte resultieren.
3. Nachdem die Beklagte in der Klageerwiderung die Problematik des unzulässigen Feststellungsantrages im Einzelnen aufgeworfen hat, war seitens des Gerichts kein Hinweis nach § 139 ZPO erforderlich. Es kommt auch nicht mehr darauf an, dass der Feststellungsklageantrag auch in der Sache keinen Erfolg haben könnte, weil er auf „den Erwerb“ abstellt. Deliktisch haftungsauslösendes Rechtsverhältnis ist aber nicht „der Erwerb“, sondern das Inverkehrbringen des Fahrzeuges seitens der Beklagten unter vorsätzlich sittenwidrigen Umständen, weil die unzulässige Abschaltvorrichtung dem Kunden planmäßig nicht offengelegt wurde.
4. Schließlich ist auch nicht ersichtlich, woraus sich die Gefahr weiterer Schäden ergeben sollte, wenn die Klägerin maßgeblich die Rückabwicklung des Fahrzeuges verlangt - und auch erreicht.

VI.

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Unabhängig von der Frage, in welcher Höhe außergerichtlich angefallene Rechtsanwaltsgebühren überhaupt verlangt werden können, hat die Klägerin die von Beklagtenseite bestrittene Aktivlegitimation nicht nachgewiesen. Vielmehr blieb der von der Beklagten in den Raum gestellte Übergang eines etwaigen Anspruchs auf eine bestehende Rechtsschutzversicherung unwidersprochen.

VI.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO und entspricht dem gegenseitigen Obsiegen und Unterliegen, wobei das Gericht mit Hinblick auf die nicht unerhebliche Teilabweisung bezüglich der Nebenforderung einen fiktiven Streitwert zu bilden hatte (vgl. BeckOK ZPO/Jaspersen ZPO § 92 Rn. 26, 26.1). Auf Klagantrag Ziffer 1 entfallen daher 22.921,51 € + 3.494,19 € (ausgerechneter Zins) = 26.415,70 €.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708, 711 Nr. 11, 709 S. 1, S. 2 ZPO.

Den Gerichtskostenstreitwert hat das Gericht nach §§ 39, 43, 48 Abs. 1 GKG i. V. m. § 3 ZPO nach dem Leistungsbegehren der Klägerin in der Hauptsache geschätzt. Der Klageantrag Ziffer 2 hat dabei keinen wirtschaftlichen Eigenwert, Klageantrag Ziffer 3 wurde mit 1.000,- € bewertet.

Dr. Klein
Richterin am Landgericht

Verkündet am 06.05.2019

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Ravensburg, 08.05.2019



Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig